

GRUPO AEROMÉXICO, S.A.B. DE C.V.

Paseo de la Reforma 243, piso 25 Col. Cuauhtémoc, Ciudad de México, México.



## REPORTE ANUAL

Reporte anual que se presenta de acuerdo con las disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado.

Año terminado el 31 de diciembre de 2019

Acciones Nominativas serie Única registradas en la Bolsa Mexicana de Valores (BMV)

Clave de cotización: AEROMEX

Los valores de esta empresa se encuentran inscritos en el Registro Nacional de Valores con el número 3334-1.00-2011-001 y son objeto de cotización en la BMV.

A continuación, se reproduce textualmente el penúltimo párrafo del Artículo 86 de la Ley de Mercado de Valores:

“La inscripción en el Registro Nacional de Valores no implica certificación sobre la bondad de los valores, solvencia de la emisora o sobre la exactitud o veracidad de la información contenida en el Reporte, ni convalida los actos que, en su caso, hubieren sido realizados en contravención de las leyes.”

Reporte anual que se presenta de acuerdo con las disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado para el año terminado el 31 de diciembre de 2019.

## Certificados Bursátiles de Corto Plazo

Clave de cotización:	AEROMEX 00119	AEROMEX 00219	AEROMEX 00519	AEROMEX 00619	AEROMEX 00819	AEROMEX 00919	AEROMEX 01019	AEROMEX 01119	AEROMEX 01219
Monto emitido:	\$350,000,000	\$250,000,000.00	\$300,000,000.00	\$300,000,000.00	\$400,000,000	\$300,000,000.00	\$200,000,000.00	\$200,000,000.00	\$262,000,000.00
Fecha de emisión:	31 de enero 2019	14 de febrero 2019	11 de abril 2019	02 de mayo 2019	30 de mayo 2019	12 de septiembre 2019	24 de octubre 2019	24 de octubre 2019	05 de diciembre 2019
Plazo de la emisión:	364 días	364 días	357 días	364 días	364 días	196 días	196 días	364 días	364 días
Fecha de vencimiento:	30 de enero 2020	13 de febrero 2020	02 de abril 2020	30 de abril 2020	28 de mayo 2020	26 de marzo 2020	07 de mayo 2020	22 de octubre 2020	03 de diciembre 2020
Tasa de interés y procedimiento de cálculo:	TIIE + 0.70% anual Para determinar la Tasa de Interés de Referencia capitalizada se utilizará la siguiente fórmula: $TC = \left[ \left( 1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{36000}{NDE}} - 1 \right] \times \left[ \frac{36000}{NDE} \right] = \left[ \left( 1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{36000}{NDE}} - 1 \right] \times \left[ \frac{36000}{NDE} \right]$	TIIE + 0.60% anual Para determinar la Tasa de Interés de Referencia capitalizada se utilizará la siguiente fórmula: $TC = \left[ \left( 1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{36000}{NDE}} - 1 \right] \times \left[ \frac{36000}{NDE} \right] = \left[ \left( 1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{36000}{NDE}} - 1 \right] \times \left[ \frac{36000}{NDE} \right]$	TIIE + 0.70% anual Para determinar la Tasa de Interés de Referencia capitalizada se utilizará la siguiente fórmula: $TC = \left[ \left( 1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{36000}{NDE}} - 1 \right] \times \left[ \frac{36000}{NDE} \right] = \left[ \left( 1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{36000}{NDE}} - 1 \right] \times \left[ \frac{36000}{NDE} \right]$	TIIE + 0.70% anual Para determinar la Tasa de Interés de Referencia capitalizada se utilizará la siguiente fórmula: $TC = \left[ \left( 1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{36000}{NDE}} - 1 \right] \times \left[ \frac{36000}{NDE} \right] = \left[ \left( 1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{36000}{NDE}} - 1 \right] \times \left[ \frac{36000}{NDE} \right]$	TIIE + 0.70% anual Para determinar la Tasa de Interés de Referencia capitalizada se utilizará la siguiente fórmula: $TC = \left[ \left( 1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{36000}{NDE}} - 1 \right] \times \left[ \frac{36000}{NDE} \right] = \left[ \left( 1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{36000}{NDE}} - 1 \right] \times \left[ \frac{36000}{NDE} \right]$	TIIE + 0.32% anual Para determinar la Tasa de Interés de Referencia capitalizada se utilizará la siguiente fórmula: $TC = \left[ \left( 1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{36000}{NDE}} - 1 \right] \times \left[ \frac{36000}{NDE} \right] = \left[ \left( 1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{36000}{NDE}} - 1 \right] \times \left[ \frac{36000}{NDE} \right]$	TIIE + 0.30% anual Para determinar la Tasa de Interés de Referencia capitalizada se utilizará la siguiente fórmula: $TC = \left[ \left( 1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{36000}{NDE}} - 1 \right] \times \left[ \frac{36000}{NDE} \right] = \left[ \left( 1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{36000}{NDE}} - 1 \right] \times \left[ \frac{36000}{NDE} \right]$	TIIE + 0.75% anual Para determinar la Tasa de Interés de Referencia capitalizada se utilizará la siguiente fórmula: $TC = \left[ \left( 1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{36000}{NDE}} - 1 \right] \times \left[ \frac{36000}{NDE} \right] = \left[ \left( 1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{36000}{NDE}} - 1 \right] \times \left[ \frac{36000}{NDE} \right]$	TIIE + 0.75% anual Para determinar la Tasa de Interés de Referencia capitalizada se utilizará la siguiente fórmula: $TC = \left[ \left( 1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{36000}{NDE}} - 1 \right] \times \left[ \frac{36000}{NDE} \right] = \left[ \left( 1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{36000}{NDE}} - 1 \right] \times \left[ \frac{36000}{NDE} \right]$
Periodicidad en el pago de intereses:	Cada 28 días	Cada 28 días	Cada 28 días	Cada 28 días	Cada 28 días	Cada 28 días	Cada 28 días	Cada 28 días	Cada 28 días
Amortización:	Una sola amortización en la Fecha de Vencimiento	Una sola amortización en la Fecha de Vencimiento	Una sola amortización en la Fecha de Vencimiento	Una sola amortización en la Fecha de Vencimiento	Una sola amortización en la Fecha de Vencimiento	Una sola amortización en la Fecha de Vencimiento	Una sola amortización en la Fecha de Vencimiento	Una sola amortización en la Fecha de Vencimiento	Una sola amortización en la Fecha de Vencimiento
Lugar de pago:	Mediante transferencia electrónica de fondos, a través de Indeval, quien mantiene su domicilio en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Colonia Cuauhtémoc, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06500, Ciudad de México, México	Mediante transferencia electrónica de fondos, a través de Indeval, quien mantiene su domicilio en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Colonia Cuauhtémoc, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06500, Ciudad de México, México	Mediante transferencia electrónica de fondos, a través de Indeval, quien mantiene su domicilio en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Colonia Cuauhtémoc, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06500, Ciudad de México, México	Mediante transferencia electrónica de fondos, a través de Indeval, quien mantiene su domicilio en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Colonia Cuauhtémoc, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06500, Ciudad de México, México	Mediante transferencia electrónica de fondos, a través de Indeval, quien mantiene su domicilio en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Colonia Cuauhtémoc, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06500, Ciudad de México, México	Mediante transferencia electrónica de fondos, a través de Indeval, quien mantiene su domicilio en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Colonia Cuauhtémoc, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06500, Ciudad de México, México	Mediante transferencia electrónica de fondos, a través de Indeval, quien mantiene su domicilio en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Colonia Cuauhtémoc, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06500, Ciudad de México, México	Mediante transferencia electrónica de fondos, a través de Indeval, quien mantiene su domicilio en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Colonia Cuauhtémoc, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06500, Ciudad de México, México	Mediante transferencia electrónica de fondos, a través de Indeval, quien mantiene su domicilio en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Colonia Cuauhtémoc, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06500, Ciudad de México, México
Garantía:	Los Certificados Bursátiles de la presente Emisión son quirografarios, por lo que no contarán con garantía específica alguna	Los Certificados Bursátiles de la presente Emisión son quirografarios, por lo que no contarán con garantía específica alguna	Los Certificados Bursátiles de la presente Emisión son quirografarios, por lo que no contarán con garantía específica alguna	Los Certificados Bursátiles de la presente Emisión son quirografarios, por lo que no contarán con garantía específica alguna	Los Certificados Bursátiles de la presente Emisión son quirografarios, por lo que no contarán con garantía específica alguna	Los Certificados Bursátiles de la presente Emisión son quirografarios, por lo que no contarán con garantía específica alguna	Los Certificados Bursátiles de la presente Emisión son quirografarios, por lo que no contarán con garantía específica alguna	Los Certificados Bursátiles de la presente Emisión son quirografarios, por lo que no contarán con garantía específica alguna	Los Certificados Bursátiles de la presente Emisión son quirografarios, por lo que no contarán con garantía específica alguna
Calificaciones:	Verum "1/M" HR Ratings "HR2"	Verum "1/M" HR Ratings "HR2"	Verum "1/M" HR Ratings "HR2"	Verum "1/M" HR Ratings "HR2"	Verum "1/M" HR Ratings "HR2"	Verum "1/M" HR Ratings "HR2"	Verum "1/M" HR Ratings "HR2"	Verum "1/M" HR Ratings "HR2"	Verum "1/M" HR Ratings "HR2"
Representante común:	CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple	CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple	CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple	CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple	CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple	CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple	CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple	CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple	CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple

Depositorio: S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V.

Régimen fiscal: El régimen fiscal vigente podrá ser modificado en el transcurso de la vigencia de los Certificados Bursátiles. (i) Personas físicas o morales residentes en México para efectos fiscales, se encuentra sujeta a lo previsto en los artículos 54, 135 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente y 21 de la Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal 2017, y (ii) a personas físicas o morales residentes en el extranjero, a lo previsto por los artículos 153, 166 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente. Los preceptos citados pueden ser sustituidos en el futuro por otros

### Políticas Obligaciones del Hacer

1. Divulgación y Entrega de Información. Cumplir con todos los requerimientos de presentación o divulgación de información a que esté obligado el Emisor, en términos de la LMV, y del Título Cuarto de la Circular Única de Emisoras y de cualesquiera otras disposiciones aplicables, y en las fechas establecidas para tal efecto en dichos ordenamientos, en la medida en que resulten aplicables. 2. Destino de Fondos. Usar los recursos de la colocación para los fines estipulados en el presente Título. 3. Inscripción y Listado. Mantener la inscripción de los Certificados Bursátiles en el RNV y en el listado de valores de la BMV. 4. Notificaciones. Durante la vigencia de la Emisión, el Emisor deberá notificar por escrito y de manera inmediata al Representante Común, y a cada una de las Agencias Calificadoras dentro de los cinco Días Hábil siguientes a que tenga conocimiento, la existencia de una Causa de Vencimiento Anticipado. Obligaciones de No Hacer

1. Fusiones; Escisiones. No fusionarse o escindirse, salvo que (i) quede claramente establecido que la sociedad o entidad que resulte de la fusión o escisión asuma las obligaciones del Emisor conforme a los Certificados Bursátiles, y (ii) dicha fusión o escisión no genere una Causa de Vencimiento Anticipado o cualquier otro evento que, con el transcurso del tiempo o mediante notificación o ambos, se convertirá en una Causa de Vencimiento Anticipado distinta a la que se señala en este numeral. De igual forma, quedan expresamente exceptuadas de esta obligación las fusiones que realice el Emisor con empresas afiliadas o subsidiarias. 2. Ventas de Activos. El Emisor no podrá, directa o indirectamente, transferir, transmitir, vender o enajenar todos o parte de sus activos y bienes que representen más del 25% de sus activos totales consolidados, a menos que se cumpla con las condiciones siguientes (i) que la empresa que reciba los activos sea una entidad existente bajo las leyes de México y que expresamente asuma las obligaciones derivadas de los Certificados Bursátiles, en el entendido que no se considerará como una venta de activos cualesquier capitalizaciones y/o venta o transmisión de acciones representativas del capital social del Emisor, y (ii) que inmediatamente después de la operación, no haya sucedido ni continúe un incumplimiento de las obligaciones bajo los Certificados Bursátiles.

### Derechos de los Tenedores

La Emisión de Certificados Bursátiles otorga a los Tenedores el derecho a recibir el pago de principal e intereses ordinarios devengados y, en su caso, de intereses moratorios en las fechas y conforme a los términos establecidos en el presente Título. Asimismo, los Tenedores tendrán todos los derechos que se describen a lo largo del presente Título.

## ÍNDICE

1) INFORMACIÓN GENERAL .....	9
(A) GLOSARIO DE TÉRMINOS Y DEFINICIONES.....	9
(B) RESUMEN EJECUTIVO.....	17
(i) Sobre la Compañía.....	17
(ii) Resumen de Información Financiera y Operativa.....	23
(C) FACTORES DE RIESGO .....	28
(i) Riesgos Relacionados con Nuestro Negocio y la Industria de la Aviación en México .....	28
(ii) Riesgos Relacionados con México.....	54
(iii) Riesgos Relacionados con Nuestras Acciones.....	60
iv) Factores de riesgo relacionados con las Notas Senior no Garantizadas .....	64
(D) OTROS VALORES .....	70
(E) CAMBIOS SIGNIFICATIVOS A LOS DERECHOS DE VALORES INSCRITOS EN EL REGISTRO.....	72
(F) DOCUMENTOS DE CARÁCTER PÚBLICO.....	72
2) LA EMISORA.....	73
(A) HISTORIA Y DESARROLLO DE LA EMISORA .....	73
(i) Datos Generales.....	73
(ii) Antecedente Inmediato de la Emisora .....	73
(iii) Evolución Corporativa de la Emisora y sus Subsidiarias .....	74
(iv) Principales Inversiones.....	75
(v) Acontecimientos Recientes .....	75
(B) DESCRIPCIÓN DEL NEGOCIO .....	76
(i) Actividad Principal .....	76
(ii) Canales de Distribución.....	90

(iii)	<i>Patentes, Licencias, Marcas y Otros Contratos</i>	91
(iv)	<i>Principales Clientes</i>	94
(v)	<i>Legislación Aplicable y Situación Tributaria</i>	94
(vi)	<i>Recursos Humanos</i>	103
(vii)	<i>Desempeño Ambiental</i>	104
(viii)	<i>Información del Mercado</i>	104
(ix)	<i>Estructura Corporativa</i>	110
(x)	<i>Descripción de los Principales Activos</i>	111
(xi)	<i>Procesos Judiciales, Administrativos o Arbitrales</i>	111
(xii)	<i>Acciones Representativas del Capital Social</i>	112
(xiii)	<i>Dividendos y Política de Dividendos</i>	112
3)	<b>INFORMACIÓN FINANCIERA</b>	<b>113</b>
(A)	<i>INFORMACIÓN FINANCIERA SELECCIONADA</i>	113
(B)	<i>INFORMACIÓN FINANCIERA POR LÍNEA DE NEGOCIO, ZONA GEOGRÁFICA Y VENTAS</i>	126
(C)	<i>INFORMACIÓN DE CRÉDITOS RELEVANTES</i>	128
(D)	<i>COMENTARIOS Y ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN SOBRE LOS RESULTADOS DE OPERACIÓN Y SITUACIÓN FINANCIERA DE LA EMISORA</i>	133
(E)	<i>ESTIMACIONES, PROVISIONES, RESERVAS CONTABLES CRÍTICAS</i>	144
(F)	<i>NORMAS FINANCIERAS</i>	147
4)	<b>ADMINISTRACIÓN</b>	<b>149</b>
(A)	<i>AUDITORES EXTERNOS</i>	149
(B)	<i>OPERACIONES CON PERSONAS RELACIONADAS Y CONFLICTOS DE INTERÉS</i>	149
(C)	<i>ADMINISTRADORES Y ACCIONISTAS</i>	150
5)	<b>MERCADO DE CAPITAL</b>	<b>176</b>
6)	<b>PERSONAS RESPONSABLES</b>	<b>180</b>
7)	<b>ANEXOS</b>	<b>181</b>

<i>(a) Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 2019 y 2018 y firma del auditor.....</i>	<b>181</b>
<i>b) Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 2018 y 2017 y firma del auditor.....</i>	<b>181</b>
<i>c) Informe Asamblea De Accionistas- Anexo C Informe Del Comité De Auditoría .....</i>	<b>181</b>

!

!

"#%\$&'()\*+&!, \$!)\*\$#'(!\*&-.#/( ))\*+&!- \*& (&)\*\$#(!0!. "\$# ('\*1 (!

Salvo que se especifique o el contexto requiera lo contrario, las referencias en este Reporte a “Grupo Aeroméxico”, “la Compañía”, “la Sociedad”, “la Emisora”, “nosotros”, “el Grupo” y “nuestro(a)” se refieren a Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. y sus subsidiarias.

## **Estados Financieros.**

Nuestros estados financieros consolidados anuales y las notas a los mismos por los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017 se prepararon de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (“NIIF”) emitidas por el Consejo Internacional de Normas de Información Financiera (IASB por sus siglas en inglés). La designación NIIF incluye todas las normas emitidas por el IASB y sus interpretaciones relacionadas, promulgadas por el Comité de Interpretaciones de Normas de Información Financiera (IFRIC) por sus siglas en inglés); incluidos en la Sección “(7)Anexos – (a) Estados Financieros Consolidados Auditados”; y se pueden consultar a través de la página de Internet de la *BMV*, [www.bmv.com.mx](http://www.bmv.com.mx) o en la página de Internet de Grupo Aeroméxico en la sección de Relación con Inversionistas: [www.aeromexico.com/es-mx/inversionistas](http://www.aeromexico.com/es-mx/inversionistas)

## **Presentación de Información Financiera.**

Todas las referencias en el presente a “Peso”, “Pesos” o “\$” son al peso mexicano, la moneda oficial de México. Todas las referencias a “Dólares” o “US\$” son a dólares de los Estados Unidos.

Únicamente para conveniencia del lector, hemos convertido algunas cantidades incluidas en el Reporte de Pesos a Dólares usando el tipo de cambio promedio interbancario FIX precio de venta al cierre del día publicado por Banco de México. El tipo de cambio promedio por los años concluidos al 31 de diciembre de 2019 fue de \$19.2574 por US\$1.00, al 31 de diciembre de 2018, \$19.2373 por US\$1.00 y al 31 de diciembre de 2017, \$18.9066. Estas conversiones no se deberán considerar declaraciones respecto de la equivalencia en Dólares que representan los montos en Pesos o su equivalencia en cualquier otra fecha. La conversión de operaciones del estado de resultados expresadas en Pesos usando dichos tipos de cambio podría hacer que la presentación de las cantidades en Dólares difiera de las cantidades en Dólares que hubieren resultado al convertir Pesos a Dólares al tipo de cambio prevaleciente al momento en que dichas operaciones fueron registradas.

## **Nota Especial con Respecto a las Medidas Financieras No NIIF.**

Podemos revelar medidas financieras que no son reconocidas por las NIIF, principalmente UAFIDA y la UAFIDAR. Nuestra administración considera que estas medidas financieras son indicadores útiles de nuestro desempeño operativo y son medidas de desempeño reconocidas en la industria de la aviación frecuentemente usadas por inversionistas, analistas de valores y otras personas interesadas al comparar el desempeño operativo de compañías en nuestra industria.

La referencia a UAFIDA es a las utilidades obtenidas antes de los siguientes conceptos: depreciación y amortización, ingresos y costos financieros e impuestos a la utilidad. La UAFIDA no debe ser interpretada como una alternativa al (i) indicador de ingreso neto del desempeño operativo de la Compañía, o (ii) flujo de efectivo de operaciones como medida de la liquidez.

Por otro lado, UAFIDAR significa utilidad antes del gasto en renta de equipo de vuelo, depreciación y amortización, ingresos y costos financieros, e impuestos a la utilidad. La UAFIDAR es una medida ampliamente usada en la industria de la aviación para mostrar los resultados operativos de la empresa y que permite hacer comparaciones con otras aerolíneas; con diferentes estrategias de financiamiento de su flota y su correspondiente efecto en el pago de arrendamiento de aviones incluidos en las inversiones en activos. La UAFIDAR no representa fondos disponibles para cualquier uso ni una fuente de liquidez y no representa y no debe ser considerada como una alternativa de la utilidad neta o recursos generados por (utilizados en) la operación.

## Indicadores relevantes de la industria

Existen diversos indicadores utilizados comúnmente en la industria aeronáutica para medir el desempeño operativo y financiero de una aerolínea. Por el lado de los ingresos, se encuentran las variables de tráfico por kilómetro y por el lado de los costos, el costo por unidad de producción.

- El tráfico o demanda se mide a partir del factor de RPK (*Revenue Passenger Kilometers*, “RPK”). Cada RPK equivale a un pasajero transportado un kilómetro. El total de pasajeros-kilómetro es igual al producto del número de pasajeros pagados transportados por la distancia recorrida. Este factor asume que cada pasajero contabilizado pagó por el viaje (se excluyen a los pasajeros transportados con boletos beneficio).

Por su parte, la producción por costo unitario deriva de los ASKs y de los costos operativos:

- “ASK” significa *Available Seat Kilometer*, la unidad de capacidad de la aerolínea. Equivale a un asiento ofrecido un kilómetro esté o no ocupado. Los ASKs son el número de asientos ofrecidos en un vuelo multiplicado por la distancia de la ruta. Entre más larga sea la ruta, mayor será la producción aun cuando los aviones tengan el mismo número de asientos.
- “Factor de Ocupación” equivale a los RPKs como porcentaje de los ASKs y es una medida clave para medir con qué eficiencia la aerolínea está utilizando su capacidad. Es importante destacar que, en una sola ruta, el Factor de Ocupación equivale al número de pasajeros transportados como porcentaje de los asientos disponibles.

Otros indicadores relevantes incluyen:

- “Costo por ASK” (CASK) significa la razón costos operativos/ASKs y equivale al costo por unidad de producción.
- “Costo por ASK sin Combustible” significa la razón costos operativos/ASKs sin tomar en consideración los costos de combustible.
- “Margen UAFIDAR” significa la razón de UAFIDAR respecto a los ingresos de operación. Esta razón se expresa como un porcentaje relativo a los ingresos de operación.
- “Margen Neto” significa la razón de Utilidad (pérdida) neta consolidada respecto a los ingresos de operación. Esta razón se expresa como un porcentaje relativo a los ingresos de operación.

## Participación de Mercado y Otra Información

El presente reporte incluye declaraciones acerca de nuestra participación de mercado y otra información relacionada con la industria de la aviación en México y en el resto del mundo. Las declaraciones con respecto a la participación de mercado de nuestra compañía y otras aerolíneas que operan en México están basadas en información pública revelada por la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC, anteriormente DGAC), y con respecto a nuestra participación de mercado en rutas específicas, nuestros cálculos están basados en información interna e información pública revelada por la AFAC. Nuestras declaraciones con respecto a otra información relacionada con la industria de la aviación en México y en el mundo han sido preparadas con base en la información obtenida de investigaciones de mercado, información pública y publicaciones de la industria de fuentes externas que nosotros consideramos confiables, como:

- Cintas de Información de Mercado (Marketing Information Data Tapes), preparados por DOB Systems, Inc.;

- Official Airline Guide, (OAG);
- Secretaría de Comunicaciones y Transporte, (SCT);
- Agencia Federal de Aviación Civil, (AFAC);
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía, (INEGI);
- Consejo Nacional de Población (CONAPO)
- Banco Mundial, (BM);
- Fondo Monetario Internacional, (IMF)
- Unidad de Inteligencia de The Economist (Economist Intelligence Unit Limited);
- Banco de México (BANXICO)
- Boston Consulting Group (BCG); y
- La Administración Federal de Aviación de Estados Unidos (*U.S. Federal Aviation Administration o FAA*).

Las publicaciones, estudios y proyecciones de la industria de las que deriva esta información generalmente establecen que la información contenida en ellas ha sido obtenida de fuentes que se consideran confiables, y no tenemos conocimiento de información falsa respecto de nuestro mercado, industria o información similar, que sea presentada en el presente Reporte. Sin embargo, no hemos realizado ninguna verificación de dicha información en forma independiente. Adicionalmente, el presente Reporte contiene cierta información que deriva de nuestras estimaciones de buena fe y del entendimiento de nuestra administración de las condiciones de la industria. Esta información implica riesgos e incertidumbres y está sujeta a cambios con base en varios factores, incluyendo aquéllos en la Sección “(1) Información General – (c) Factores de Riesgo” en este Reporte.

### **Redondeo**

Hemos realizado ajustes por redondeo para algunas cifras incluidas en este Reporte. Como resultado de ello, las cifras numéricas que se muestran como totales en algunas tablas pueden no ser resultados aritméticos de las cifras que las preceden.

Este reporte incluye declaraciones respecto de acontecimientos futuros; dichas declaraciones a futuro incluyen declaraciones con respecto a nuestras intenciones, consideraciones o expectativas actuales. Las palabras “creemos”, “consideramos”, “podemos”, “podremos”, “buscamos”, “estimamos”, “continuamos”, “esperamos”, “pretendemos”, “planeamos”, “pronosticamos” y palabras similares tienen el propósito de identificar las declaraciones a futuro. Estas declaraciones únicamente expresan consideraciones a la fecha en la que fueron realizadas.



## 1) INFORMACIÓN GENERAL

### (A) Glosario de Términos y Definiciones

“Acciones”:	Acciones Serie “Única”, especiales, representativas del capital social de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.
“Aerolíneas de Grupo Aeroméxico”	Aeroméxico y Aeroméxico Connect, según dichos términos se definen en el presente documento.
“Aeroméxico”	Aerovías de México, S.A. de C.V.
“Aeroméxico Cargo”	Aerovías Empresa de Cargo S.A. de C.V.
“Aeroméxico Connect”	Aerolitoral, S.A. de C.V.
“Aeroméxico Servicios”	Fideicomiso que administra los bienes motorizados y no motorizados de Administradora Especializada en Negocios, S.A. de C.V., y Estrategias Especializadas de Negocios, S.A. de C.V. que prestan servicios en tierra en sustitución de SEAT.
“Aeromexpress”	Aeromexpress, S.A. de C.V.
“Aeronaves”	Aeronaves de México, S.A. de C.V.
“AICM”	Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México “Benito Juárez”, concesionado a la sociedad Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.
“AIMIA”	AIMIA Inc. Empresa canadiense socia de Grupo Aeroméxico en la empresa “PLM Premier S.A.P.I de CV,” la cual es administradora del programa de lealtad de las aerolíneas de Grupo Aeroméxico.
“AM Formación”	AM Formación Interna, S.A. de C. V
“ASA”:	Aeropuertos y Servicios Auxiliares, organismo público descentralizado creado mediante Decreto Presidencial de fecha 10 de junio de 1965, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 12 de junio de 1965, responsable de la operación, construcción, suministro de combustible y administración de aeropuertos.

“ASSA”	Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación de México.
“ASK”	<i>Available Seat Kilometer</i> , la unidad de capacidad de la aerolínea. Equivale a un asiento ofrecido un kilómetro esté o no ocupado. Los ASKs son el número de asientos ofrecidos en un vuelo multiplicado por la distancia de la ruta. Entre más larga sea la ruta, mayor será la producción aun cuando los aviones tengan el mismo número de asientos.
“ASPA”	Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México.
“Banxico”	Banco de México.
“BMV o Bolsa Mexicana de Valores”:	La Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V.
“COFECE”:	Comisión Federal de Competencia Económica.
“Circular Única”	Disposiciones de Carácter General Aplicables a Emisoras de Valores y a Otros Participantes del Mercado de Valores expedidas por la CNBV y publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 19 de marzo de 2003, según las mismas han sido modificadas.
“Club Premier”	Programa de viajero frecuente de PLM, subsidiaria de Grupo Aeroméxico. PLM Premier, S.A.P.I. de C.V. (antes Premier Loyalty & Marketing, S.A.P.I. de C.V.).
“Código Compartido”	Acuerdo comercial mediante el cual una aerolínea comercializa bajo su propio código, vuelos operados por otra aerolínea.
“Costo por ASK o CASK”	<i>Cost per available seat kilometer</i> o los gastos operativos durante un periodo dividido por los ASKs durante dicho periodo.
“Costo por ASK sin Combustible”	La razón costos operativos/ASKs sin tomar en consideración los costos de combustible.
“CNBV”	Comisión Nacional Bancaria y de Valores.
“Delta Air Lines”	Delta Air Lines Inc.
“AFAC”	Agencia Federal de Aviación Civil (anteriormente DGAC).

“Dólar”, “dólares”	Moneda de curso legal en los Estados Unidos.
“DOT”	<i>Department of Transportation</i> o Departamento de Transporte de los Estados Unidos.
“Estados Financieros”	Estados financieros consolidados y sus notas respectivas de Grupo Aeroméxico y sus subsidiarias por los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017, preparados de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS por sus siglas en inglés) emitidas por el IASB.
“FAA”	<i>U.S. Federal Aviation Administration</i> o Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos.
“Factor de ocupación”	RPKs como porcentaje de los ASKs y es una medida clave para medir con qué eficiencia la aerolínea está utilizando su capacidad. Es importante destacar que, en una sola ruta, el Factor de Ocupación equivale al número de pasajeros transportados como porcentaje de los asientos disponibles.
“GDSs”	Sistema de distribución global: se utiliza principalmente para la gestión y venta de inventario de la capacidad de la aerolínea disponible. También se utiliza para la gestión de ciertos productos auxiliares.
“Grupo Aeroméxico”, “GAM”, la “Compañía”, la “Emisora” o la “Sociedad”	Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.
“Horas Calzo”	<i>Block hours</i> , el número de horas durante las cuales una aeronave se encuentra en servicio productivo, medido como el tiempo transcurrido entre la salida de la aeronave de una puerta de aeropuerto y la llegada a una puerta de aeropuerto.
“Hub”	Significa una estación o terminal cuya función es ser centro de distribución de pasajeros, al coordinar los horarios de múltiples vuelos para facilitar conexiones.
“IASA”	International Aviation Safety Assessment.
“IASB”	International Accounting Standard Board.
“IASK”, “RASK”	<i>Revenue per available seat kilometer</i> , el ingreso total por pasajeros durante un periodo dividido por los ASKs totales durante dicho periodo.
“IATA”	International Air Transportation Association.
“IFRIC”	International Financial Reporting Interpretations Committee.

“IFRS”	Las Normas Internacionales de Información Financiera, por sus siglas en inglés.
“Independencia”	Sindicato Nacional de Trabajadores al Servicio de las Líneas Aéreas, Transportes, Servicios, Similares y Conexos.
“Indeval”	La S.D. Indeval, S.A. de C.V., Institución para el Depósito de Valores.
“INEGI”	Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática
“INPC”	Índice Nacional de Precios al Consumidor.
“IOSA”	IATA Operational Safety Audit.
“ISR”	Impuesto Sobre la Renta.
“Itinerario”	Programa de salidas y llegadas con los horarios y frecuencias de los vuelos regulares de una aerolínea.
“Ley ATS”	Ley de Aviación y Seguridad de la Transportación ( <i>Aviation and Transportation Security Act</i> ).
“LMV”	Ley del Mercado de Valores.
“LIBOR”, “Tasa LIBOR”	Tasa de interés interbancaria ofrecida en Londres.
“Margen de Operación”	Representa la utilidad de Operación dividido por los ingresos.
“México”	Estados Unidos Mexicanos.
“NIIF”	Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS por sus siglas en inglés).

“OACI”	Organización de Aviación Civil Internacional
“PEMEX”	Petróleos Mexicanos.
“Peso”, “pesos”, “Ps”, “Ps\$” o “\$”	Moneda de curso legal en México.
“PIB”	Producto Interno Bruto.
“Reporte”	Reporte anual de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2019.
“RNV”	Registro Nacional de Valores de la CNBV.
“RPK”	<i>Revenue per passenger kilometers</i> , el número de pasajeros transportados durante un periodo multiplicado por el número de kilómetros volados por esos pasajeros durante dicho periodo.
“SCT”	Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
“Servicios Corporativos”	Servicios Corporativos Aeroméxico, S.A. de C.V.
“SHCP”	Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
“SkyTeam”	Alianza global conformada por 19 aerolíneas.
“Slot”	Horario de aterrizaje y despegue asignado por el administrador aeroportuario.
“STIA”	Sindicato de Trabajadores de la Industria Aeronáutica, Comunicaciones Similares y Conexos de la República Mexicana.
“Subsidiarias”	Tienen el significado que se les atribuye en las NIIF.

“Tasa de Utilización”	Número de horas efectivamente voladas por aeronave por día de operación.
“TIIE”	Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio.
“TLCAN”	Tratado de Libre Comercio de América del Norte.
“T-MEC”	Tratado de Libre Comercio entre México, Estados Unidos y Canadá.
“TSA”	Administración de Seguridad en el Transporte o <i>Transportation Security Administration</i> .
“UAFIDA”	Utilidad Operativa, incluyendo, y depreciación y amortización.
“UAFIDAR”	Utilidad Operativa, incluyendo gasto en renta de equipo de vuelo, y depreciación y amortización.
“VFR”	<i>Visiting friends and relatives</i> , o Mercado étnico.
“Yield”	Promedio que un pasajero paga para volar un kilómetro, calculado como el ingreso por pasajero entre los RPKs.

**Códigos de Aeropuertos (Nacionales):**

ACA	Acapulco	MXL	Mexicali
AGU	Aguascalientes	MZT	Mazatlán
BJX	Bajío	NLD	Nuevo Laredo
CEN	Ciudad Obregón	OAX	Oaxaca
CJS	Ciudad Juárez	PBC	Puebla
CME	Ciudad del Carmen	PVR	Puerto Vallarta
CPE	Campeche	QRO	Querétaro
CUL	Culiacán	REX	Reynosa

CUN	Cancún	SJD	Los Cabos
CUU	Chihuahua	SLP	San Luis Potosí
DGO	Durango	SLW	Saltillo*
GDL	Guadalajara	TAM	Tampico
HMO	Hermosillo	TAP	Tapachula
HUX	Huatulco	TGZ	Tuxtla Gutierrez
LAP	La Paz	TIJ	Tijuana
LMM	Los Mochis	TRC	Torreón
MAM	Matamoros	VER	Veracruz
MEX	Ciudad de México	VSA	Villahermosa
MID	Mérida	ZCL	Zacatecas
MLM	Morelia	ZIH	Zihuatanejo
MTT	Minatitlán	ZLO	Manzanillo
MTY	Monterrey		

\* SLW Dejó de operar el 29 de noviembre 2019

**Códigos de Aeropuertos  
(Internacionales):**

AMS	Ámsterdam, Holanda	MAD	Madrid, España
ATL	Atlanta, EUA**	MCO	Orlando, EUA
AUS	Austin, EUA	MDE	Medellín, Colombia
BCN	Barcelona, España*	MGA	Managua, Nicaragua
BOG	Bogotá, Colombia	MIA	Miami, EUA
BOS	Boston, EUA**	NRT	Tokio, Japón
BZE	Belice, Belice**	ORD	Chicago, EUA
CDG	París, Francia	PTY	Panamá, Panamá
CLO	Cali, Colombia***	PUJ	Punta Cana, República Dominicana**
DEN	Denver, EUA***	PVG	Shanghái, China**
DFW	Dallas, EUA	SAL	San Salvador, El Salvador
DTW	Detroit, EUA	SAP	San Pedro Sula, Honduras
EZE	Buenos Aires, Argentina	SAT	San Antonio, EUA
FAT	Fresno, EUA	SCL	Santiago, Chile Santo Domingo, República Dominicana
GRU	Sao Paulo, Brasil	SDQ	Dominicana
GUA	Guatemala, Guatemala	SEA	Seattle, EUA
GYE	Guayaquil, Ecuador***	SFO	San Francisco, EUA
HAV	La Habana, Cuba	SJC	San José, California, EUA
IAH	Houston, EUA	SJO	San José, Costa Rica
ICN	Seúl, República de Corea	SLC	Salt Lake City, EUA
JFK	Nueva York, EUA	SMF	Sacramento, EUA
LAS	Las Vegas, EUA	UIO	Quito, Ecuador
LAX	Los Ángeles, EUA	YUL	Montreal, Canadá

LHR Londres, Reino Unido  
LIM Lima, Perú  
LIR Liberia, Costa Rica\*\*

YVR Vancouver, Canadá  
YYC Calgary, Canadá \*\*\*  
YYZ Toronto, Canadá

\*BCN Inició operación 16 junio 2019

\*\* ATL Dejó de operar el 30 de septiembre 2019

\*\* BOS Dejó de operar el 13 de abril 2019

\*\* BZE Dejó de operar el 28 de abril 2019

\*\*LIR Dejó de operar el 28 de abril 2019

\*\*PUJ Dejó de operar el 1 de junio 2019

\*\*PVG Dejó de operar el 15 de diciembre 2019

\*\*\*CLO Inició operación 16 de julio 2019, dejó de operar 31 de agosto 2019 (ruta de temporada)

\*\*\*DEN Inició operación 1 de enero 2019, dejó de operar 28 de abril 2019, retoma operación del 13 al 31 de diciembre 2019 (ruta de temporada)

\*\*\*GYE Inició operación 1 de mayo 2019, dejó de operar 30 de septiembre 2019 (ruta de temporada)

\*\*\*YYC Inició operación 31 de mayo 2019, dejó de operar 19 de septiembre 2019 (ruta de temporada)



## **(B) Resumen Ejecutivo**

*La información contenida en este resumen ejecutivo fue seleccionada y obtenida del presente Reporte para dar a conocer un breve perfil de la Compañía. El Reporte debe leerse en su totalidad, incluyendo los factores de riesgos y los estados financieros consolidados de la Compañía que se adjuntan a este Reporte. Salvo que se especifique o el contexto requiera lo contrario, las referencias en este Reporte a “Grupo Aeroméxico”, “la Compañía”, “la Sociedad”, “la Emisora”, “nosotros”, y “nuestro(a)” se refieren a Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. y sus subsidiarias.*

### **(i) Sobre la Compañía**

Aeroméxico es la aerolínea global de México uniendo a México con destinos nacionales e internacionales, bajo un modelo de red de rutas de conexión (“hub and spoke”). Este modelo se refiere a una configuración de la red en la cual una aerolínea consolida tráfico en un aeropuerto (hub) y de ahí sirve diferentes destinos (spokes). El modelo de negocios se apoya en la conectividad generada por las operaciones concentradas en los hubs. Esta concentración permite generar mayor conectividad y operar en destinos que de otra manera no podrían servirse o ser atendidos. Actualmente, nuestro sistema concentra la mayoría de las operaciones en la Ciudad de México, así como en Monterrey. Asimismo, somos miembro fundador de la alianza SkyTeam.

Nos enfocamos principalmente en satisfacer las necesidades de viaje de los pasajeros de negocios en la creciente economía mexicana. Al 31 de diciembre de 2019, operábamos alrededor 571 vuelos de pasajeros diariamente, volando a 42 destinos nacionales y 43 destinos internacionales desde México, incluyendo 17 en Estados Unidos 3 en Canadá, 7 en Sudamérica, 8 en Centroamérica y el Caribe, 5 en Europa y 2 en Asia.

De acuerdo con información publicada por la AFAC, durante el año terminado el 31 de diciembre de 2019 medido en tráfico de pasajeros tuvimos una participación del 24.3% en el mercado nacional mexicano y del 15.8% en el mercado internacional. Durante el mismo periodo, transportamos 20.6 millones de pasajeros.

Durante 2019 registramos ingresos por \$68,766 millones de pesos (US\$ 3,571 millones), UAFIDAR por \$14,946 millones de pesos (US\$776.1 millones), utilidad de operación por \$2,774 millones de pesos (US\$144 mil dólares) y pérdida neta por \$2,369 millones de pesos (US\$123 millones), continuamos enfocándonos en crear valor para nuestros accionistas.

Somos la única aerolínea mexicana que presta servicios integrados de transporte aéreo en México y que ofrece un modelo de red (“hub and spoke”). Ofrecemos a nuestros pasajeros una experiencia de vuelo de alta calidad a través de cabinas de tres clases, nuestros cómodos sistemas de auto documentación, nuestro enfoque en proporcionar un excelente servicio de atención a clientes y un servicio a bordo de primer nivel, nuestras salas VIP, la puntualidad de nuestros vuelos y nuestro manejo confiable de equipaje y la capacidad de obtener Puntos Premier a través de nuestro programa de lealtad “Club Premier”. Ofrecemos a nuestros clientes una amplia conectividad dependiendo de sus necesidades, ofreciendo un gran número de vuelos frecuentes a importantes destinos de negocio, incluyendo la Ciudad de México, Monterrey, Guadalajara, Cancún, Nueva York, Los Ángeles, entre otros.

Al 31 de diciembre de 2019, contábamos con 16,660 empleados de los cuales 69.5% eran sindicalizados. Hemos instituido estándares de seguridad de clase mundial y Aeroméxico fue la primera aerolínea en México en completar exitosamente la auditoría IOSA (IATA Operational Safety Audit) y recibir el certificado de seguridad por parte de la IATA. Actualmente seguimos un enfoque denominado Sistema de Administración de Seguridad para administrar los diferentes riesgos de seguridad que se presentan en todas nuestras subsidiarias con el fin de fortalecer nuestros mecanismos de seguridad de vuelo. Los viajeros frecuentes pueden intercambiar sus kilómetros ya sea en Aeroméxico o Aeroméxico Connect, así como con otras aerolíneas que son miembros de SkyTeam.

Contamos con una flota joven, moderna y homogénea de 125 aeronaves, al 31 de diciembre de 2019, consistente en diecinueve aeronaves Boeing 787-9 y Boeing 787-8, treinta y nueve Boeing 737-800s, once aeronaves Boeing 737-700s; y cincuenta y seis aeronaves Embraer 190 y 170s. Al 31 de diciembre de 2019, nuestra flota operativa tenía una edad promedio de 9.5 años.

Nuestras aeronaves Boeing son operadas bajo nuestra marca Aeroméxico y nuestras aeronaves Embraer son operadas bajo la marca Aeroméxico Connect. Contar con una flota joven nos permite minimizar costos de mantenimiento y maximizar la eficiencia de combustible. Adicionalmente, al mantener relativamente pocos modelos en nuestra flota, podemos optimizar nuestra estructura de costos disminuyendo el número de programas de capacitación de vuelo para nuestros pilotos, creando eficiencias en la planificación operativa, en los programas de mantenimiento para nuestras aeronaves y las refacciones necesarias para mantenerlos.

Nos esforzamos para lograr el mejor servicio y ofrecemos cada día nuevas opciones a nuestros clientes, incluyendo notificaciones vía correo electrónico y mensajes de texto vía aplicaciones electrónicas como Whatsapp y Messenger de cambios en itinerarios y herramientas de autoservicios adicionales disponibles a través de nuestra página de Internet, nuestros kioscos en aeropuertos y nuestra aplicación Aeroméxico móvil.

Como herramienta de maximización de ingresos y para mejorar la administración de nuestros asientos utilizamos el sistema tecnológico de administración de ingresos de PROS, que analiza el factor de ocupación histórico, precios y demanda final de cada vuelo, así como monitorea en tiempo real la información relacionada con una variedad de métricas, incluyendo Factores de Ocupación e ingresos por ruta.

Somos el accionista mayoritario de PLM, una coinversión con AIMIA uno de los operadores más grande de programas de lealtad en el mundo, que opera nuestro programa de lealtad “Club Premier”, el programa de fidelidad de aerolíneas más grande de México. Al 31 de diciembre de 2019, “Club Premier” tenía aproximadamente 6.7 millones de miembros.

Tenemos una relación de negocios cercana con Delta Air Lines como: convenios recíprocos de Código Compartido, reciprocidad de viajero frecuente, privilegios de acceso a salones VIP compartidos con Delta Air Lines y nuestro Acuerdo de Colaboración Conjunta (ACC) entre México y los Estados Unidos. En 2011, celebramos un contrato Joint Venture con Delta Air Lines para construir y operar conjuntamente una base de mantenimiento y reparación de aeronaves en Querétaro, México (“TechOps”) en la que tanto Delta Air Lines como nosotros tenemos una participación del 50% cada uno.

En 2012 Delta Air Lines adquirió 30.2 millones de acciones lo que representó 4.17% de nuestras acciones. Asimismo, el 13 de febrero de 2017, Delta Air Lines inició una oferta pública de adquisición por hasta el 32% de las acciones de Grupo Aeroméxico, misma que concluyó el 10 de marzo de 2017.

Nuestra relación con Delta Air Lines es única para una aerolínea mexicana y creemos que es de gran importancia para fortalecer nuestra participación en el mercado México-Estados Unidos de viajeros de negocios. Al respecto, en mayo de 2017 se recibió la autorización de las autoridades competentes México y en Estados Unidos para iniciar las actividades de nuestro Acuerdo de Colaboración Conjunta (ACC). Este histórico acuerdo establece la más grande alianza transfronteriza entre México y los Estados Unidos, y expandirá la competencia y los beneficios para los clientes de ambas líneas aéreas.

Asimismo, la Sociedad ha reportado los eventos relevantes correspondientes, durante el primer trimestre del año, con la finalidad de mantener informado a nuestros inversionistas.

### **Nuestros Mercados y Oportunidades**

Creemos que la industria de aviación comercial en México presenta oportunidades atractivas de crecimiento dada la baja penetración del transporte aéreo como medio de transporte en México, las condiciones demográficas, el PIB creciente y la infraestructura de aviación desarrollada.

Al 31 de diciembre de 2019, México tenía una población estimada de 128 millones, con una tasa de crecimiento anual estimada de 1.10%, de acuerdo con las estimaciones de worldmeter en base a informaciones de Naciones Unidas<sup>1</sup>. México es la segunda economía más grande de América Latina con un PIB estimado de US\$ 2,627 miles de millones en 2019 con una reducción del PIB de 0.1% en 2019, conforme al Fondo Monetario Internacional<sup>2</sup>.

Históricamente, el tráfico aéreo ha crecido a una mayor tasa que el crecimiento económico. De 2011 a 2019, el PIB creció en promedio, 2.4% anualmente, mientras que el tráfico aéreo creció en promedio 8.5% anualmente en el mismo periodo, según cifras de la AFAC<sup>3</sup> y el INEGI. Creemos que los siguientes factores impulsarán el crecimiento de pasajeros en el largo plazo en México:

- actividad económica y un aumento en el ingreso disponible;
- conversión de pasajeros de autobuses a pasajeros de aerolíneas;
- geografía e infraestructura;
- crecimiento de la población y urbanización; y
- Crecimiento de la industria turística

Históricamente, el nivel de desarrollo de la industria del transporte aéreo en México ha estado y continúa estando por debajo de los estándares globales. El volumen de pasajeros medidos en segmentos fue de aproximadamente 55,531,241 millones de pasajeros para vuelos nacionales en México y de aproximadamente 47,857,334 millones de pasajeros internacionales conforme a la AFAC para el año terminado el 31 de diciembre de 2019.

La industria de la aviación en México se ha consolidado en los últimos años y el número de aerolíneas mexicanas ha disminuido de 16 al 31 de diciembre de 2007, a 8 al 31 de diciembre de 2019, de acuerdo con cifras oficiales de la AFAC. Las aerolíneas al 31 de diciembre de 2019 son: nuestra compañía Aeroméxico, 4 aerolíneas de bajo costo que operan a nivel nacional, 2 aerolíneas regionales y 1 aerolínea de nicho. Nuestra compañía es la única compañía en México considerada como de servicio completo.<sup>4</sup>

## Nuestras Fortalezas

Creemos que las ventajas competitivas que se señalan a continuación nos permitirán continuar obteniendo resultados sólidos y mantener nuestra posición líder en el creciente mercado de la aviación en México.

***Ofrecemos un servicio integral diseñado para el pasajero de negocios.*** Nos enfocamos en ofrecer un producto de primer nivel y un servicio de alta calidad para pasajeros de negocios. Creemos que la incorporación de aviones de nueva generación, incluyendo los Boeing 787s, nos permitirán brindar un mejor servicio. Nuestras nuevas aeronaves, Boeing 787s están equipadas con “sky interiors” y tecnología de nueva generación, incluyendo pantallas de video individuales en cada asiento. También ofrecemos vuelos en diferentes horarios, permitiendo viajes redondos en el mismo día para destinos de negocios.

---

1 Worldmeter UN information. Feb 2020

2 World Economic Outlook ( WEO) Enero 2020

3 Boletín Económico del INEGI, Enero de 2020 Reporte Estadístico AFAC (anteriormente DGAC), febrero de 2020

4 Una aerolínea de servicio completo se refiere a una aerolínea que se enfoca en proporcionar una amplia gama de servicios a bordo y antes del vuelo, incluyendo diferentes categorías de servicios y vuelos de conexión. Entre sus características se encuentran: el alcance de la red geográfica, la estructura de la red hub and spoke, una amplia gama de puntos de origen y destino, varias categorías de servicios y una compleja administración de precios y yield.

Recientemente introdujimos varias mejoras tecnológicas que ofrecen conveniencia adicional a nuestros pasajeros de negocios, incluyendo módulos de auto documentación, pases de abordar electrónicos a través de nuestra nueva aplicación para teléfonos móviles, así como asistencia vía WhatsApp para reservas y cambios de billetes.

Adicionalmente, hemos invertido en varias mejoras tecnológicas a nuestros sistemas de atención al público y de procesos administrativos para mejorar la experiencia de nuestros pasajeros. También creemos que los viajeros de negocios valoran a una aerolínea que es parte de una alianza global como SkyTeam, que cuenta con una alianza estratégica con Delta Air Lines y la experiencia de vuelo de alta calidad a través de cabinas de tres clases.

***Mejora de nuestro producto y creciente rentabilidad impulsada por la conectividad.*** Hoy en día, Aeroméxico presta servicios integrados de transporte aéreo en México bajo un modelo de red también conocido como el modelo *hub and spoke*. Una característica clave de nuestro modelo es la conectividad que proporciona a nuestros pasajeros, un atributo especialmente valorado por los pasajeros de negocios, ya que nos permite conectarlos con un número más alto de rutas en comparación con un modelo punto a punto, el cual es generalmente utilizado por aerolíneas de bajo costo. Hoy somos capaces de extender nuestra conectividad a través de nuestra red virtual, la cual incluye a nuestras aerolíneas socias en la alianza SkyTeam, al igual otras aerolíneas con las que tenemos convenios de Código Compartido. Nuestra conectividad, medida como la proporción de nuestros pasajeros que adquieren de nosotros un boleto de avión para viajar entre dos puntos, y que incluye una o más paradas intermedias previas antes de alcanzar el destino final, alcanzó 30.0% durante 2019, una cifra que continúa creciendo a medida que mejoramos nuestra alineación entre nuestros puntos de conectividad, que son una piedra angular de nuestro *hub and spoke*. Esto contribuyó a nuestra rentabilidad total como resultado del bajo costo marginal que conlleva proporcionar el servicio a los pasajeros que realizan vuelos de conexión a través de nuestra red.

***Compañía sólida con atractivas alianzas estratégicas.*** Creemos que la solidez de nuestra marca nos permite crear y mantener una base de clientes leales y tener acceso al cobro de tarifas premium. Adicionalmente, nuestra compañía se fortalece por nuestras múltiples alianzas. Nuestra relación estratégica con Delta Air Lines, y nuestra membresía en SkyTeam, nos proporcionan amplias oportunidades a través de códigos compartidos, ventas y esfuerzos comerciales coordinados, mejores condiciones de negociación con nuestros principales proveedores y prestadores de servicio, y mayores canales de distribución. Asimismo, nuestro programa de lealtad “Club Premier” fortalece nuestra marca a través de alianzas estratégicas y las tarjetas de marca compartida American Express y Santander. Como uno del programa de lealtad de coalición más grandes de México, “Club Premier” permite a sus miembros utilizar y acumular Puntos Premier para usar en vuelos, hoteles, renta de autos y compras en algunas tiendas, y fortalece nuestra relación con los clientes a través de nuestros salones VIP.

***Flota joven, flexible y moderna con alta Utilización.*** Al 31 de diciembre de 2019, nuestra flota operativa tenía una edad promedio de 9.5 años. Contar con una flota joven nos permite minimizar los costos de mantenimiento y maximizar la eficiencia de combustible. El 76% de nuestras aeronaves poseen arrendamientos operativos con vencimientos graduales en el tiempo, lo que nos proporciona flexibilidad para ajustar el tamaño de nuestra flota de conformidad con los cambios en las condiciones económicas y la demanda de nuestros productos y servicios. Continuamente buscamos homogeneizar nuestra flota al reducir el número de tipos de aeronaves que operamos para incrementar la eficiencia y reducir gastos de operación, particularmente gastos de mantenimiento y entrenamiento. Al mismo tiempo, intentamos mantener flexibilidad para ajustar la capacidad de las aeronaves que utilizamos en cada ruta con base en la demanda. Con base en la información proporcionada por Boeing y Embraer, observamos que, en la mayoría de los diferentes tipos de aeronave que operamos, la utilización se encuentra por encima del promedio de la industria.

***Sólido perfil financiero y de riesgo.*** Mantenemos un perfil financiero sólido al mantener nuestro enfoque en un control estricto de costos. Hemos tenido utilidad de operación positiva de forma consecutiva durante los últimos 3 trimestres. Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2019, nuestro margen de UAFIDA fue de 21.4% y nuestro margen de operación fue de 4.0%.

Nos hemos esforzado en reducir costos, a través de un mayor uso de tecnología y automatización junto con mejoras en procesos operativos y administrativos, así como a través de negociaciones exitosas con sindicatos, que han derivado en contratos colectivos de trabajo que favorecen una mayor productividad de nuestros empleados. Mantenemos un nivel moderado de deuda financiera neta dado que históricamente hemos financiado nuestras

operaciones principalmente con el capital y flujo de efectivo de nuestras operaciones y nos basamos en arrendamientos operativos en la mayoría de nuestras aeronaves. Nuestro sólido perfil financiero se complementa con una política de administración de riesgo global enfocada en mitigar riesgos de costos de combustible, tasas de interés, tipos de cambio y el mantenimiento de flexibilidad en nuestra flota. Por ejemplo, respecto de los costos de combustible tenemos una política de contratar continuamente instrumentos financieros derivados para cubrir entre el 40% y hasta el 60% de nuestro consumo de combustible esperado para los siguientes 12 meses sobre una base continua.

***Sólida cultura social y equipo administrativo experimentado.*** Contamos con un equipo administrativo con amplia experiencia en la industria. Nuestro equipo administrativo cuenta con gran experiencia en conjunto trabajando en nuestra Compañía y en otras empresas líderes de la industria aeronáutica como: Delta Air Lines, British Airways, Qatar Airways, entre otros. Nuestro director general, el Dr. Andrés Conesa, fue el presidente de IATA en 2015. Nuestro equipo ha logrado mejorar significativamente las relaciones laborales y renegociado exitosamente nuestros contratos colectivos de trabajo en múltiples ocasiones, logrando un aumento en la productividad de nuestra fuerza laboral y ahorros en costos.

## **Nuestra Estrategia**

Nuestra meta es continuar aumentando la rentabilidad y reafirmar nuestra posición como la aerolínea líder en México y ser la primera opción para los pasajeros de negocios. Nuestra estrategia de negocio incluye los siguientes elementos clave:

***Ampliar nuestra red incrementando frecuencias, tráfico de conexión a través de nuestro hub y sumando destinos nuevos y rentables.*** Continuamos expandiendo y fortaleciendo nuestra red al añadir nuevos destinos nacionales e internacionales. Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2019, sumamos 1 ruta nueva a Europa. Adicionalmente complementamos nuestro itinerario con rutas de temporada. Pretendemos continuar con esta tendencia positiva, incorporando nuevos destinos de una forma prudente y eficiente, y continuar incrementando el número de vuelos a destinos clave.

***Continuar consolidando nuestra marca y desarrollando alianzas.*** Dada nuestra alianza de largo plazo con Delta Air Lines, nos encontramos bien posicionados para tomar ventaja del tráfico de pasajeros entre México y Estados Unidos, Aeroméxico transportó el 23.2% de los pasajeros en el mercado transfronterizo durante 2019.

Continuamos desarrollando alianzas adicionales a nuestras sociedades con SkyTeam y Delta Air Lines para continuar brindando una conectividad superior a nuestros clientes. “Club Premier” ha sido una pieza clave en el desarrollo de nuestra marca y continúa dando valor agregado a nuestros clientes, mediante la incorporación de nuevos socios y formas de ganar y redimir puntos.

Las membresías de “Club Premier” aumentaron en un 9.8% al 31 de diciembre de 2019. Aunque no podemos asegurar que las membresías continuarán aumentando a tasas similares o que dicho crecimiento resultará en mayores ingresos, esperamos continuar construyendo sobre esta tendencia de crecimiento en nuestro programa de lealtad y esperamos que “Club Premier” contribuya a incrementar nuestros ingresos en el futuro debido a que la penetración en el mercado de lealtad permanece baja en México. Nuestras tarjetas de marca compartida con Santander y American Express nos ayudan a generar una mayor lealtad hacia la aerolínea al ofrecer una atractiva propuesta de valor a los miembros de “Club Premier”.

***Continuar empleando una estrategia de optimización de ingresos.*** Pretendemos continuar con la implementación de técnicas avanzadas y prácticas de gestión de ingresos específicamente diseñadas para maximizar el RASK, favoreciendo el factor de ocupación y tarifas más atractivas para nuestros clientes. Nuestra moderna plataforma de tecnología nos permite monitorear de cerca los patrones de compra de nuestros clientes, y utilizar dicho análisis para identificar nichos, con el fin de mejorar y afinar nuestra estrategia de administración de ingresos. Como parte de nuestras iniciativas, hemos implementado una estrategia consistente en la venta de boletos en rutas nacionales e internacionales con anticipación a la fecha del viaje con precios competitivos y/o descuentos con el propósito de capturar al pasajero que realiza reservación con anticipación en busca de tarifas en rebaja. Adicionalmente nos permite introducir servicios específicos que sean relevantes para nichos de mercado, buscando incrementar nuestros

ingresos derivados de nuestros servicios complementarios o auxiliares como la transportación de carga, las tarifas por exceso de equipaje, selección de asientos y los demás servicios y productos relacionados. En la medida en que las condiciones de mercado lo requieren, nos veríamos obligados a aumentos del costo de combustible a las tarifas mediante sobre cuotas de combustible y aumentos de tarifas.

***Continuar el crecimiento de nuestra flota de manera disciplinada y manteniendo flexibilidad.*** Nuestro plan actual de flota pretende optimizar la mezcla de aeronaves dentro de nuestra cartera manteniendo flexibilidad. Pretendemos homogeneizar nuestra flota en los próximos años para incrementar las eficiencias en el costo de operación y mantenimiento, manteniendo la flexibilidad para ofrecer un servicio a una amplia variedad de ciudades y rutas en forma rentable. Conforme a nuestros acuerdos con Boeing, tenemos un contrato de compra por 60 aeronaves Boeing 737-MAX, como parte de nuestra estrategia para mantener una de las flotas más jóvenes en la industria y de permanecer al frente de la curva de la tecnología. Planeamos, asimismo, optimizar el balance entre aeronaves propias y arrendadas. Actualmente estamos en el proceso de incrementar el número de aeronaves propias y esperamos alcanzar una razón entre aeronaves arrendadas y propias de aproximadamente 1:1 en el largo plazo. Esperamos que esto fortalezca nuestro balance y mejore nuestros márgenes de operación, no obstante, no podemos asegurar que el incremento en la razón de aeronaves propias a arrendadas tendrá estos efectos.

***Continuar enfocándonos en mejorar la eficiencia y en mantener nuestros costos bajos.*** Tenemos la intención de continuar enfatizando la productividad y las mejoras en la eficiencia y estrictos controles de costo. Buscamos aumentar la utilización promedio de nuestras aeronaves, nuestro Factor de Ocupación y la productividad de nuestra fuerza de trabajo. Esperamos continuar trabajando con nuestros socios estratégicos para implementar iniciativas para reducir costos, enfocándonos en mejorar nuestra infraestructura tecnológica e introduciendo nuevos sistemas para mejorar nuestros márgenes; así como para mejorar el desempeño de las aeronaves y la eficiencia operativa.

Nuestro plan de flota contempla la introducción de nuevas aeronaves en la flota con lo que esperamos lograr mayor eficiencia operacional y flexibilidad, mientras mejoramos nuestra oferta de productos para nuestros pasajeros. Durante 2019 continuamos el proceso de homogeneización de nuestra flota con la incorporación de dos Boeing 787-9 y tres Boeing 737-800s para eliminar gradualmente el uso de aeronaves Boeing 737-700s. Desde 2016 así como se desincorporaron las aeronaves ERJ 145 de la flota, operando actualmente sólo Embraer 190s y 170s.

En marzo de 2019 se suspendieron las operaciones del Boeing 737 MAX a nivel mundial. En ese momento Aeroméxico contaba con seis aeronaves de este tipo en su flota, los cuales fueron puestos en tierra. Para el cierre de 2019 se contemplaba recibir ocho equipos adicionales. Boeing ha expresado que esperan que el equipo sea recertificado por la Administración Federal de Aviación de Estados Unidos (FAA) para el verano de 2020.

A medida que vayamos optimizando nuestra flota, estaremos en posibilidad de aumentar nuestra capacidad de brindar un mejor servicio en las rutas que operamos y crecer en la oferta de asientos, particularmente desde el AICM. Hemos reducido costos de personal mediante avances en nuestros sistemas tecnológicos, incluyendo la introducción de sistemas de auto documentación, depósito de equipaje, pases de abordar electrónicos y lectores digitales en puertas y puntos de revisión de seguridad. Esperamos que estas estrategias nos ayuden a continuar reduciendo nuestros gastos de operación.

## **Nuestra Historia**

Nuestra compañía se fundó en 1934 como Aeronaves de México, S.A. de C.V. En 1957, comenzamos a volar a Estados Unidos y posteriormente sumamos otras rutas entre México y España y Francia.

En 2012 Delta Air Lines adquirió 30.2 millones de acciones lo que representó 4.17% de nuestras acciones. Asimismo, el 13 de febrero de 2017, Delta Air Lines inició una oferta pública de adquisición por hasta el 32% de las acciones de Grupo Aeroméxico, misma que concluyó el 10 de marzo de 2017. En marzo 2015 celebramos un Acuerdo de Cooperación Conjunta (ACC) con Delta para profundizar la colaboración conjunta en vuelos entre México y Estados Unidos, la cual ha sido aprobada por las autoridades competentes en México y Estados Unidos. Para más información revisar la sección “(2) Anexos - (A) Historia y Desarrollo de la Emisora).

**(ii) Resumen de Información Financiera y Operativa**

El inversionista deberá leer la siguiente información financiera conjuntamente con nuestros estados financieros auditados consolidados y sus notas relacionadas, y en la Sección “(3) Información Financiera – (d) Comentarios y Análisis de la Administración sobre los Resultados de Operación y Situación Financiera de la Emisora”. La siguiente información financiera deriva de nuestros estados financieros consolidados. Nuestros estados financieros consolidados anuales y las notas a los mismos por los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017 se prepararon de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (“NIIF”), emitidas por el Consejo Internacional de Normas de Información Financiera (IASB por sus siglas en inglés). La designación NIIF incluye todas las normas emitidas por el IASB y sus interpretaciones relacionadas, promulgadas por el Comité de Interpretaciones de Normas de Información Financiera (IFRIC por sus siglas en inglés); incluidos en la Sección “(7) Anexos - (a) Estados Financieros Consolidados Auditados”; y se pueden consultar a través de la página de Internet de la *BMV*, o en la página de Internet de Grupo Aeroméxico en la sección de Relación con Inversionistas [www.aeromexico.com](http://www.aeromexico.com)

Por el Año Terminado el 31 de diciembre de

	2019	%	2018	%	Variación 2019 vs 2018	2017	%	Variación 2018 vs 2017
(Millones de Pesos)								
<b>Información del Estado de Resultados:</b>								
Ingresos de operación:								
Pasajeros	\$63,408.0	92.2%	\$64,530.5	91.8%	-1.7%	\$56,190.8	91.5%	14.8%
Carga	\$4,223.9	6.1%	\$4,701.3	6.7%	-10.2%	\$4,345.8	7.1%	8.2%
Otros	\$1,134.1	1.7%	\$1,032.2	1.5%	9.9%	\$844.5	1.4%	22.2%
	<b>\$68,766.0</b>	<b>100.0%</b>	<b>\$70,264.0</b>	<b>100.0%</b>	<b>-2.1%</b>	<b>\$61,381.1</b>	<b>100.0%</b>	<b>14.5%</b>
Gastos de operación:								
Fuerza de trabajo	\$13,370.3	19.4%	\$13,860.1	19.7%	-3.5%	\$12,223.5	19.9%	13.4%
Combustible	\$19,585.2	28.5%	\$20,235.3	28.8%	-3.2%	\$14,991.8	24.4%	35.0%
Servicios de escala, tráfico y comunicaciones	\$8,592.6	12.5%	\$9,289.2	13.2%	-7.5%	\$8,086.7	13.2%	14.9%
Venta y administración general	\$4,740.5	6.9%	\$4,931.1	7.0%	-3.9%	\$4,602.5	7.5%	7.1%
Mantenimiento	\$4,626.8	6.7%	\$4,952.1	7.0%	-6.6%	\$4,521.1	7.4%	9.5%
Comisiones a agencias	\$1,989.5	2.9%	\$2,215.4	3.2%	-10.2%	\$2,011.1	3.3%	10.2%
Servicio a pasajeros	\$1,825.4	2.7%	\$1,870.2	2.7%	-2.4%	\$1,583.3	2.6%	18.1%
Participación en los resultados de negocios conjuntos y compañías asociadas	(\$766.7)	-1.1%	\$28.2	0.0%	NA	(\$477.1)	-0.8%	NA
Otros (ingresos) gastos, neto	(\$143.7)	-0.2%	\$316.1	0.4%	NA	(\$998.0)	-1.6%	NA
Renta de equipo de vuelo	\$230.0	0.3%	\$7,757.4	11.0%	-97.0%	\$7,541.8	12.3%	3.0%
Depreciación y amortización	\$11,941.7	17.4%	\$4,800.2	6.8%	148.8%	\$4,170.7	6.8%	15.1%
Total, de Gastos de Operación	\$65,991.6	96.0%	\$70,255.5	100.0%	-6.1%	\$58,257.3	94.9%	20.6%
Utilidad de operación	\$2,774.4	4.0%	\$8.6	0.0%	NA	\$3,123.8	5.1%	-99.7%
Ingresos (gastos) financieros, neto:								
Ingreso financiero	\$217.1	0.3%	\$508.7	0.7%	-57.3%	\$484.0	0.8%	5.1%
Costos financieros	(\$6,314.3)	-9.2%	(\$3,648.0)	-5.2%	73.1%	(\$3,745.0)	-6.1%	-2.6%
Total, de Costos Financieros:	(\$6,097.2)	-8.9%	(\$3,139.3)	-4.5%	94.2%	(\$3,261.0)	-5.3%	-3.7%
(Pérdida) Utilidad antes del impuesto a la utilidad	(\$3,322.8)	-4.8%	(\$3,130.7)	-4.5%	6.1%	(\$137.1)	-0.2%	NA
Impuestos a la utilidad	(\$953.8)	-1.4%	(\$1,252.2)	-1.8%	-23.8%	(\$68.0)	-0.1%	NA
Pérdida neta del año	(\$2,368.9)	-3.4%	(\$1,878.5)	-2.7%	26.1%	(\$69.2)	-0.1%	NA
Utilidad por acción básica y diluida (Pesos mexicanos)	(\$3.4)	0.0%	(\$2.7)	0.0%	27.3%	(\$0.1)	0.0%	NA



	Al 31 de diciembre de		
	2019	2018	2017
	(Millones de Pesos)		
<b>Información del Estado de Posición Financiera (2):</b>			
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido (3) .....	\$9,071.6	\$9,111.1	\$10,186.3
Instrumentos financieros, incluyendo inversiones e instrumentos financieros derivados.....	\$46.9	\$52.3	\$461.9
Cuentas por cobrar, neto.....	\$5,949.9	\$6,750.1	\$5,841.2
Total, activo circulante .....	<b>\$17,099.6</b>	<b>\$19,038.2</b>	<b>\$20,166.1</b>
Propiedades y equipo, neto.....	\$63,866.9	\$40,371.4	\$39,606.5
Pagos anticipados y depósitos .....	\$11,627.7	\$11,808.8	\$12,323.4
Total, activo .....	<b>\$100,988.4</b>	<b>\$76,772.9</b>	<b>\$76,600.1</b>
Vencimiento circulante de deuda financiera .....	\$15,628.9	\$8,603.7	\$7,377.4
Transportación vendida no utilizada (1).....	\$5,874.9	\$6,050.5	\$6,199.5
Total, pasivo circulante.....	\$41,680.4	\$32,781.2	\$30,960.1
Deuda financiera, excluyendo vencimiento circulante.....	\$47,791.8	\$28,021.4	\$26,988.3
Capital Social.....	\$3,540.0	\$3,533.6	\$3,528.5
Total, de capital contable.....	\$5,776.7	\$11,650.6	\$14,464.4

- (1) La transportación vendida no utilizada representa el monto registrado a partir de la venta de boletos para transporte aéreo en una fecha futura. A medida en que los servicios de transporte aéreo son prestados, los pasivos por tráfico aéreo son reducidos y estos montos son registrados como ingreso.
- (2) La información financiera de 2017 ha sido reformulada de acuerdo con las NIIF 9 y la NIIF 15
- (3) Se está agrupando Efectivo y equivalentes de efectivo más el efectivo restringido.

	Al 31 de diciembre de		
	2019	2018	Variación
	(en millones de pesos)		
<b>Otra Información Financiera:</b>			
Flujos netos de efectivo de actividades de operación	\$11,152.0	\$2,226.0	401.0%
Flujos de efectivo utilizados en actividades de inversión	(\$4,010.3)	(\$2,297.6)	74.5%
Flujos de efectivo utilizados en actividades de financiamiento	(\$7,880.8)	(\$1,586.3)	396.8%
Margen de Operación (1)	4.0%	0.00%	4.0 pp
UAFIDAR (2)	\$14,946.1	\$12,566.2	18.9%
Margen UAFIDAR	21.7%	17.9%	3.9 pp

- (1) El margen de operación representa el ingreso operativo dividido con los ingresos.
- (2) UAFIDAR. Considera la Utilidad de Operación más la Depreciación y Amortización y las Rentas de Corto Plazo

La siguiente tabla presenta una reconciliación de nuestra utilidad neta a UAFIDA y UAFIDAR para los periodos señalados:

	Al 31 de diciembre de		
	2019	2018	2017
	(en millones de Pesos)		
Pérdida neta del año	(\$2,368.9)	(\$1,878.5)	(\$69.1)
Impuestos a la utilidad	(\$953.8)	(\$1,252.1)	(\$68.1)
Depreciación y amortización	\$11,941.7	\$4,800.2	\$4,170.7
Total, de costos financieros	\$6,097.1	\$3,139.3	\$3,261.1
UAFIDAR (1)	\$14,946.1	\$12,566.2	\$14,837.0
Dividendos y/o reembolsos de capital de subsidiarias	\$635.9	\$362.2	\$265.9
Renta de equipo de vuelo	\$230.0	\$7,757.4	\$7,541.8

1. UAFIDAR considera utilidad de operación más depreciación y amortización y rentas de corto plazo.

**Por el Año Terminado  
el 31 de diciembre de**

	<b>2019</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
<b>Información de Operación:</b>			
Pasajeros pagados (1).....	20,689	21,878	20,666
Pasajeros pagados nacionales (1).....	13,113	13,812	13,194
Pasajeros pagados internacionales (1) .....	7,576	8,066	7,472
Total, ASKs (2).....	51,157	52,934	48,906
ASKs itinerario (3).....	51,156	52,928	48,874
ASKs itinerario nacionales (3).....	14,322	15,072	14,801
ASKs itinerario internacionales (3) .....	36,834	37,856	34,073
RPKs (4).....	42,470	43,438	39,836
RPKs itinerario (4).....	42,470	43,435	39,816
RPKs itinerario nacionales (4).....	11,603	12,479	12,069
RPKs programados internacionales (5) .....	30,867	30,957	27,747
Factor de Ocupación (6).....	83.0%	82.1%	81.5%
Factor de Ocupación nacional (6).....	81.0%	82.8%	81.5%
Factor de Ocupación internacional (6).....	83.8%	81.8%	81.4%
RASK (7) .....	1.34	1.33	1.26
PRASK (8).....	1.14	1.12	1.07
Yield .....	1.40	1.39	1.34
CASK (9) .....	1.30	1.32	1.22
CASK sin combustible .....	0.92	0.94	0.91
Litros de combustible consumido (millones) .....	1,707.6	1,761.2	1,661.5
Número de empleados al final del periodo.....	16,660	15,856	15,300
Total, de Horas Calzo (10) .....	547,665	579,908	551,680
Promedio diario de uso de aeronaves (11).....	12.5	12.5	12.3
Promedio de salidas diarias (12).....	571	589	589
Número de aeronaves el final del periodo.....	125	130	131

- (1) El número total de pasajeros pagados (incluyendo todos los pasajeros que cambien Puntos Premier y otros premios de viaje) volados en todos los segmentos de vuelo, incluyendo vuelos *chárteres*, expresado en miles.
- (2) La capacidad de asientos en una aeronave en todos los segmentos de vuelos, incluyendo vuelos *chárteres*, multiplicada por el número de kilómetros que los asientos son volados en millones. Esta métrica es un indicador de la capacidad de la aerolínea.
- (3) La capacidad de asientos en una aeronave en todos los segmentos de vuelo programados, multiplicada por el número de kilómetros que los asientos son volados en millones.
- (4) Número de kilómetros volados por pasajeros pagados en todos los segmentos de vuelo, incluyendo vuelos *chárteres*, expresado en millones.
- (5) Número de kilómetros volados por pasajeros pagados en todos los segmentos de vuelo programado expresando en millones.
- (6) Porcentaje de asientos en aeronave efectivamente ocupados en vuelos, calculado al dividir RPKs entre ASKs.
- (7) El total de ingresos (en Pesos) dividido entre el número total de ASKs
- (8) El total de ingresos de por pasajeros (en Pesos) dividido entre el número total de ASKs de itinerario
- (9) El total de gastos de operación por costos relacionados con aeronaves de pasajeros (en Pesos) dividido entre el número total de ASKs.
- (10) El número de horas desde que la aeronave se mueve a la pista de salida en un vuelo pagado hasta que sea estacionado en la sala del aeropuerto de llegada.
- (11) El número promedio de Horas Calzo operadas por día por aeronave para toda la flota de aeronaves.
- (12) El número promedio de Salidas por día durante el período del 1 de enero al 31 de diciembre de cada año.

	Precio de Cierre por Acción Ordinaria		Volumen de operación diario promedio (miles de acciones)
	Alto	Bajo	
	(en Pesos)		
<b>2014</b>			
Primer Trimestre	20.96	18.05	1,037.2
Segundo Trimestre	22.84	20.37	920.1
Tercer Trimestre	22.41	19.73	610.9
Cuarto Trimestre	21.48	19.50	517.4
<b>2015</b>			
Primer Trimestre	27.05	19.39	641.3
Segundo Trimestre	29.30	24.75	671.6
Tercer Trimestre	27.15	25.00	1,114.6
Cuarto Trimestre	40.22	26.55	492.7
<b>2016</b>			
Primer Trimestre	41.60	38.20	483.6
Segundo Trimestre	41.38	35.98	255.7
Tercer Trimestre	37.79	35.35	404.4
Cuarto Trimestre	39.25	33.86	651.0
<b>2017</b>			
Primer Trimestre	46.93	37.89	711.2
Segundo Trimestre	39.43	36.80	509.2
Tercer Trimestre	38.04	33.14	257.5
Cuarto Trimestre	33.57	28.59	215.7
<b>2018</b>			
Primer Trimestre	29.70	26.84	343.1
Segundo Trimestre	29.92	23.02	270.6
Tercer Trimestre	29.26	26.09	170.9
Cuarto Trimestre	25.66	20.83	200.9
<b>2019</b>			
Primer Trimestre	25.77	19.13	161.2
Segundo Trimestre	21.40	17.78	145.4
Tercer Trimestre	18.40	13.08	500.7
Cuarto Trimestre	16.81	14.00	228.5
<b>Información de los últimos seis meses</b>			
Noviembre 2019	15.86	14.49	287.8
Diciembre 2019	16.81	15.37	244.0
Enero 2020	16.62	14.12	157.0
Febrero 2020	14.75	11.65	209.6
Marzo 2020	13.00	8.69	251.6
Abril 16, 2020	8.70	7.11	184.2

Fuente: Bolsa Mexicana de Valores, Bloomberg, 2020.

## (C) Factores de Riesgo

El público inversionista deberá leer detalladamente y entender toda la información contenida en el presente Reporte y, en especial, los factores de riesgo que se mencionan a continuación. Estos factores no son los únicos a los que se enfrenta la Emisora. Los riesgos que a la fecha del presente Reporte se desconocen, o aquellos que no se consideran actualmente como relevantes y que posteriormente pudieran convertirse en relevantes, de concretarse en el futuro, podrían tener un efecto adverso significativo sobre las operaciones, la situación financiera o los resultados de operación de la Emisora.

Para efectos de esta sección, cuando se indique que un riesgo, incertidumbre o problema, que pueda tener o tendrá un “efecto adverso significativo en nosotros” o que hemos experimentado un “efecto adverso significativo” significa que el riesgo, incertidumbre o problema podría tener un efecto adverso significativo sobre nuestro negocio, situación financiera o resultados de operación y/o el precio de mercado de nuestras Acciones. El inversionista deberá considerar que otras expresiones similares en esta sección tiene un significado similar.

### (i) Riesgos Relacionados con Nuestro Negocio y la Industria de la Aviación en México

**Nuestro negocio está significativamente afectado por la disponibilidad de los productos petroleros y los precios internacionales del petróleo, mismos que se han incrementado sustancialmente y muestran una importante volatilidad en años recientes.**

Los periodos de alta volatilidad en los costos del combustible de aviones, así como precios más altos del mismo y las importantes afectaciones en el suministro del combustible para las aeronaves podría tener un impacto adverso material en nuestro negocio, la condición financiera y los resultados operativos.

Los costos de combustible representan el rubro más importante en nuestros gastos de operación, representando el 29.7% y el 28.8% de nuestros gastos de operación totales para el año terminado el 31 de diciembre de 2019 y 2018, respectivamente.

Por consiguiente, nuestros resultados operativos podrían verse significativamente afectados por los cambios en la disponibilidad y el costo del combustible de aviones, ambos sujetos a muchos factores económicos y políticos que ocurren en todo el mundo que nosotros no podemos ni controlar ni predecir con precisión, incluyendo los eventos recientes relacionados con Estados Unidos e Irán. Dado que el combustible de aviones representa una importante proporción de nuestros costos operativos totales, cualquier incremento, incluso uno relativamente pequeño, puede resultar en un incremento significativo en nuestros costos operativos. Además, nuestra capacidad de pasar cualquier incremento en el costo del combustible de aviones a nuestros pasajeros a través de incrementos en las tarifas se puede ver limitado o se puede demorar. Adicionalmente, la venta de combustible de aviones para la industria de las aerolíneas podría sufrir cambios importantes que, en este momento es imposible determinar con precisión.

Aeropuertos y Servicios Auxiliares, S.A., o ASA, es el organismo público descentralizado y el principal participante en la distribución de combustible de aviones para el uso en las aeronaves en México. A través de su Dirección de Combustibles, ASA gestiona, conserva y mantiene una red de 60 estaciones de combustible para aviación y un punto de suministro en México, y lo ha realizado por más de 33 años. Actualmente tenemos acuerdos de combustible con ASA, así como con otros proveedores que recientemente entraron al mercado mexicano, el cual establece los términos de pago, crédito y garantías, los requisitos para la calidad del combustible y los procedimientos para establecer la cantidad y precio del combustible de aviones. Como resultado de la reforma energética aprobada por el Congreso Mexicano en 2013 y la nueva Ley de Hidrocarburos que se promulgó en 2014, ciertas actividades que históricamente realizaba sólo ASA, tales como el transporte, almacenamiento y comercialización de combustible de aviones, se abrieron a otros participantes en el mercado autorizados por la Comisión Reguladora de Energía o CRE. Como consecuencia natural, los participantes adicionales han entrado al mercado del combustible de aviones en México, algunos de los cuales han celebrado contratos de suministro con nosotros; sin embargo, a la fecha de este reporte, ASA sigue siendo el principal distribuidor de combustible de aviones en México, y uno de nuestros distribuidores más importante de combustible de aviones. Se espera que entren participantes adicionales al mercado del combustible en México en el futuro; sin embargo, no podemos garantizar que éste vaya a ser el caso. Además, aunque el incremento esperado de participantes podría tener un

impacto positivo en la competitividad del sector, no podemos garantizar que así sucederá, ni tampoco podemos predecir el impacto que esto tendrá sobre nuestro negocio.

Nuestro acuerdo actual con ASA vence el 29 de septiembre de 2020, y puede ser terminado por nosotros con notificación previa por escrito con 30 días de antelación o terminado o rescindido por ASA en caso de incumplimiento de nuestras obligaciones conforme al contrato. Si ASA o algún otro de nuestros proveedores de combustible nos rescinden los contratos con nosotros, tendríamos que buscar otras alternativas para cumplir con nuestras alternativas para cumplir con nuestras demandas de combustible. No podemos garantizar que esas otras fuentes alternativas ofrezcan términos y condiciones similares a los que contamos actualmente en nuestros contratos, ni tampoco que sean suficientes para cubrir nuestras necesidades de combustible, y cualquiera de estas opciones tendría un efecto adverso importante sobre nuestro negocio, nuestros resultados operativos o nuestra condición financiera.

Los precios base del combustible de aviones los establece la secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) por referencia a lo menor del precio del “U.S. Gulf Coast Waterborne Fuel” y el “U.S. West Coast Waterborne Fuel.” Además, el precio que nosotros pagamos por combustible también refleja los costos de transporte y los descuentos con base en la cantidad de combustible adquirido de nuestros proveedores de combustible.

Actualmente, Petróleos Mexicanos (PEMEX), la empresa paraestatal de petróleo cuenta con seis refinerías, cinco de las cuales producen combustible de aviones (específicamente Turbosina y Avgas), y sólo hay un oleoducto que suministra directamente al AICM, el cual se origina en la refinería de PEMEX ubicada en Tula. ASA distribuye el combustible de aviones que produce PEMEX a través de su red de estaciones de combustible de aviación y puntos de suministro en los aeropuertos mexicanos. Además, PEMEX importó alrededor de 60.0% del combustible de aviones que se consumió en el país durante el periodo concluyó el 31 de diciembre de 2019. Las afectaciones en la producción del combustible de aviones en cualquiera de estas refinerías, en la importación de combustible de aviones o en el transporte a través de sus oleoductos, podría causar una menor disponibilidad del combustible de aviones en el AICM o en cualquier aeropuerto al que atendemos o resultar en costos de transporte del combustible de aviones mayores para nuestras aeronaves en dichos aeropuertos, lo cual tendría un efecto adverso importante sobre nuestro negocio, la condición financiera o los resultados operativos.

Fuera de México, obtenemos combustible de proveedores locales en los aeropuertos internacionales a los que volamos, a precios a los que generalmente se basan en el Platt’s Oilgram Price Report para la región en la cual se ubica el aeropuerto. Los cambios en los precios del petróleo conforme a todos nuestros contratos de combustible se correlacionan con el precio internacional del petróleo, el cual ha sido altamente volátil, fluctuando sustancialmente en los últimos años (principalmente como resultado del exceso de producción, los disturbios políticos y sociales en países tales como Nigeria, Libia, Irán y otros países productores de petróleo, los efectos de las sanciones en los suministros provenientes de Irán y otros eventos internacionales tales como el ataque a la Instalación Abqaiq de Saudi Aramco el 14 de septiembre de 2019 y los recientes eventos relacionados con Irán y Estados Unidos).

Desde 2014 y a lo largo de 2015, el precio promedio del Brent, una referencia internacional para los precios del petróleo cayó en 47.1%, de US\$ 98.97 por barril a US\$ 52.32 por barril. En 2016, el precio promedio del Brent cayó el 16.6% de US\$ 52.32 por barril a US\$ 43.64 por barril. En 2017, el precio promedio del Brent aumentó en 24.0%, de US\$ 43.64 a US\$ 54.13 por barril, y en 2018, el precio promedio del Brent aumentó en 31.8% de US\$ 54.13 a US\$ 71.34 por barril. Para el periodo terminado el 31 de diciembre de 2019, el precio promedio del Brent aumentó en 20.2%, de US\$54.91 a US\$66.00 por barril.

Aunque los incrementos o caídas en el precio del petróleo son inciertos, cualquier posible incremento en los precios del petróleo y del combustible de aviones tienen un efecto material adverso sobre su negocio, la condición financiera y los resultados operativos en la medida en que no podamos pasar esos incrementos a nuestros clientes, o en la medida en que el aumento en tarifas reduzca la demanda de nuestros servicios.

Para reducir nuestra exposición a las fluctuaciones en el precio en los mercados de petróleo internacionales, tenemos una política para celebrar instrumentos derivados con la intención de cubrir entre el 40% y el 60% de nuestro consumo de combustible anticipado para los siguientes 12 a 18 meses en forma periódica. Generalmente no celebramos contratos de cobertura para períodos más largos. Estos instrumentos derivados constan principalmente de llamada (*call*) y diferenciales de llamada (*call spreads*) en el Jet Fuel 54 Golf Coast. Conforme al reglamento de

la AFAC, tenemos permitido imponer sobrecuotas de combustible hasta una cantidad máxima por boleto de acuerdo con una fórmula desarrollada por la AFAC con base en la longitud del segmento del vuelo y el precio del petróleo. Como resultado, nuestra política ha sido la de tener una cobertura cercana al 50% de nuestro consumo estimado de petróleo para el periodo de 2019 a 2020. Si nuestra política de cobertura no es eficaz o es insuficiente para limitar nuestra exposición a incrementos en los costos del combustible, y no podemos pasar esos incrementos en los costos de combustible a nuestros pasajeros a través de sobrecuota de combustible e incrementos en las tarifas, nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos se pueden ver afectados adversamente.

En los últimos años, hemos tenido éxito con frecuencia en pasar el incremento en los precios del combustible a los pasajeros al incrementar nuestras tarifas o imponer sobrecuota de combustible; sin embargo, con frecuencia existen demoras entre el momento en que se genera el incremento en el precio del combustible de aviones y el momento en el que entran en vigor los incrementos de precio o sobrecuota por combustible. También, nuestros incrementos en precios y sobrecuota por combustible no han sido uniformes a lo largo de nuestra estructura de rutas, ya que las presiones competitivas en algunas rutas en las que volamos generan condiciones conforme a las cuales un incremento en las tarifas podría dar como resultado la caída en los factores de carga que eliminarían las mejoras en las utilidades operativas que buscamos alcanzar. Adicionalmente, debido al incremento en los precios internacionales del combustible que se observaron durante la última parte del 2016, las regulaciones en ciertos países en los que operamos nos han requerido eliminar parte de nuestros sobrecuotas por combustible.

**Nuestras operaciones involucran cierto grado de riesgo inherente que no se puede cubrir con nuestros seguros o que puede ser difícil asegurar en términos comercialmente aceptables.**

Existen ciertos riesgos de negocios que no pueden ser asegurados o que, en línea con la práctica de la industria, podemos dejar sin asegurar, incluyendo la interrupción de negocios, pérdida de utilidades o ingresos, pérdidas por mantenimiento y consecuencias que surjan de una avería mecánica o pérdidas relacionadas con el incumplimiento por parte de los proveedores o los talleres de reparación. En la medida en que las pérdidas reales en que incurramos surjan de esos riesgos no asegurados, tendremos que asumir pérdidas sustanciales, las cuales pueden tener un efecto material adverso en nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos.

**Incrementos en los costos de seguros o cobertura de seguro inadecuada pueden tener un efecto material adverso sobre nuestro negocio, resultados operativos y condición financiera.**

Después de los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001, los aseguradores de aerolíneas aumentaron las primas en general, aplicaron sobrecuotas por seguros para cada pasajero y redujeron de manera importante la cobertura de responsabilidad de guerra y peligros asociados con terceros. En 2014 y 2015, la industria de seguros de aviación se vio severamente afectada por los accidentes de aviación y los ataques terroristas. Por consiguiente, la reacción inmediata fue incrementar las primas y reducir o limitar ciertos montos de cobertura, y los incrementos se aplicaron a discreción de las aseguradoras, con base en la exposición de cada aerolínea. En 2017, los eventos catastróficos globales, tales como huracanes, terremotos e incendios afectaron la tasa de siniestralidad global para el mercado de seguros, lo cual generó una reacción entre las aseguradoras y reaseguradoras para incrementar las primas por daños, cuyo efecto podría impactar nuestras primas de seguros en el futuro.

El 31 de julio de 2018, durante el vuelo AM2431 de Durango a la Ciudad de México, nuestra aeronave E-190 se salió de la pista y fue consumida por un incendio posterior al impacto. Según lo determinó la AFAC, este accidente se debió a condiciones climáticas excepcionalmente adversas y no hubo ninguna víctima. La cobertura de riesgo de fuselaje pagó el total de la pérdida, conforme al contrato de arrendamiento. De los 99 pasajeros, 87 sufrieron lesiones corporales y fueron hospitalizados después del accidente. Derivado de dicho incidente, al 31 de diciembre de 2019 existen 39 demandas interpuestas en los Estados Unidos de América, asimismo, existe un litigio en México derivado del mismo hecho; las aseguradoras, de forma coordinada con Aeroméxico trabajan con los abogados vigilar y litigar dichos asuntos. Ésta ha sido la única pérdida principal que ha cubierto nuestra póliza de seguro en los últimos 10 años.

En el futuro, cierta cobertura de seguro de aerolínea podría ser más cara, no estar disponible o estar disponible únicamente para montos reducidos o respecto a eventos limitados que son insuficientes para cumplir con los niveles que requieren nuestros arrendadores de aeronaves, partes financieras o los reglamentos gubernamentales aplicables. Cualquier incapacidad que tengamos para obtener un seguro en términos comercialmente aceptables para nuestras

operaciones generales o nuestros activos específicos, podría afectar adversamente nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos y podría también causar que tengamos que dejar en tierra nuestra aeronave y/o perder la posesión de las aeronaves que arrendamos o que están sujetas a intereses en garantía a favor de los prestamistas de aeronaves.

Además, no podemos garantizar que nuestra cobertura existente sea suficiente para protegernos contra todas las pérdidas potenciales; que podamos mantener nuestra cobertura existente en el futuro o que las primas no se incrementarán de manera sustancial, todo lo cual podría tener un efecto material adverso sobre nuestro negocio, resultados operativos o condición financiera.

**La suspensión de operaciones de las aeronaves B-737 MAX ha tenido y puede seguir teniendo un efecto material adverso sobre nuestra estrategia, negocio, resultados operativos y condición financiera.**

El 11 de marzo de 2019, se suspendieron las operaciones de seis aeronaves B-737 MAX en nuestra flota como resultado de la suspensión global de operaciones de este equipo, después de dos importantes eventos en Indonesia y Etiopía que involucraron a este tipo de equipo, lo cual ha causado efectos adversos en nuestras operaciones.

En enero de 2020, Boeing suspendió la producción de la aeronave B-737 MAX por un periodo indeterminado. A la fecha, no sabemos en qué condiciones o cuándo terminará la suspensión de operaciones para los B-737 MAX, o cuándo se reanudará la producción, en su caso. Seguimos en constante comunicación con Boeing y con las autoridades regulatorias aeronáuticas nacionales e internacionales, y esperamos que este tipo de aeronaves vuelvan a reiniciar sus operaciones una vez que se recertifiquen. Aunque Boeing ha indicado que esperan la aprobación regulatoria para los B-737 MAX sujeto a una participación constante con Boeing con la FAA y otras autoridades, no podemos garantizar que se obtenga dicha aprobación regulatoria ni la fecha en que esto podría suceder.

Esta puesta en tierra también ha afectado el estado de las entregas programadas de nueve aeronaves B-737 MAX, que estaban programadas para entrega durante 2019 y para los cuales ya hemos realizado pagos parciales antes de la entrega a Boeing. La puesta en tierra y suspensión temporal de producción también puede afectar los tiempos para la entrega de aeronaves B-737 MAX adicionales que estaban programadas para su entrega durante el resto del período de suspensión de operaciones y por algún tiempo indeterminado posterior. De acuerdo con el calendario de entrega original, esperábamos tomar la posesión de 17 B-737 MAX durante 2020 y 13 en 2021. Se espera que la demora de las futuras entregas se vea impactada por la duración de las órdenes de suspensión de operaciones que siguen vigentes, la capacidad de Boeing para reiniciar su producción completa de esta aeronave en el futuro y el ritmo en el cual Boeing pueda entregar la aeronave después de que se haya levantado dicha orden y se reinicie la producción, entre otros factores.

La aeronave B-737 MAX es clave para nuestras operaciones y para nuestra estrategia de modernización de la flota. No recibir los B-737 MAX en forma oportuna e integrar estas aeronaves recién adquiridas a nuestra flota como se planeó, requerirá que nosotros amplíemos la vigencia de los contratos de arrendamiento para ciertas aeronaves Boeing 737-700 en 2019 y tomemos aeronaves Boeing 737-800 adicionales en arrendamientos a corto plazo para cubrir la necesidad de capacidad. Esperamos que la suspensión de operaciones de las aeronaves B-737 MAX requerirá que nosotros busquemos otras ampliaciones de vigencias de otras aeronaves arrendadas en el corto plazo y probablemente periodos más amplios. Dichas extensiones requieren y seguirán requiriendo que nosotros operemos las aeronaves existentes más allá del punto en el cual sea económicamente óptimo operarlas, lo cual resultará en mayores costos de mantenimiento. Además, actualmente esperamos nuevos pedidos de aeronave de Boeing que no se cumplieron en forma oportuna de acuerdo con los calendarios originales, lo cual resulta en tarifas de renta mensual más altas.

Recientemente logramos un acuerdo con Boeing de forma confidencial conforme al cual se nos compensarán ciertas pérdidas derivadas de la suspensión temporal de la esencia de las aeronaves B-737 MAX. Los términos del arreglo no se pueden divulgar, y no podemos proporcionar ningún tipo de seguridad respecto a la reacción del mercado si o cuándo los términos de este acuerdo sean conocidos o el efecto que esto pueda tener en el precio de operación de las Notas y/o las acciones de la empresa. No podremos garantizar recuperar compensación adicional de Boeing en el futuro.

Toda vez que no podemos aceptar o garantizar entregas posteriores de las aeronaves B-737 MAX dentro de las fechas de entrega programadas en contrato como consecuencia de la suspensión de operaciones de las aeronaves B-737 MAX, falta de producción o cualquier otra razón, esto puede tener un efecto material adverso sobre nuestro negocio, los resultados operativos y la condición financiera. Además, no podemos asegurar que nuestras fuentes de financiamiento actuales o futuras en relación con las ampliaciones de los arrendamientos estarán disponibles en caso de que continúe dicha suspensión de operaciones.

Esta situación involucra la suspensión de operaciones de las aeronaves B-737 MAX y ha tenido un efecto material sobre nuestros resultados operativos para el periodo terminado el 31 de diciembre de 2019 y puede continuar teniendo un efecto material adverso en nuestros resultados operativos para periodos futuros. Una suspensión de operaciones ampliada o permanente o la suspensión de la producción del B-737 MAX, así como mayores demoras en las entregas de dicha aeronave, resultarán en ajustes de itinerario de vuelo adicionales y menores ingresos por pasajero, utilidad operativa e ingreso neto debido a una variedad de factores, entre ellos, pérdida de ingresos debido a cancelaciones de vuelo y afectaciones como resultado de una flota de aeronaves operativas más pequeña, la incapacidad de sustituir las aeronaves, la calidad de nuestro servicio siendo inferiores a los que ofrecen nuestros competidores, falta de capacidad para realizar las reducciones correspondientes a los gastos y posibles efectos negativos en la confianza de los clientes y la opción de aerolínea. Estos eventos podrían tener un efecto material adverso sobre nuestro negocio, los resultados operativos y la condición financiera.

**Rendimiento insuficiente, o falta de confianza del cliente, en las aeronaves B-737 MAX puede afectar adversamente nuestras operaciones y resultados financieros.**

En 2018, empezamos a ampliar nuestra flota con nuevas aeronaves B-737 MAX conforme a los contratos de compra que habíamos celebrado con Boeing en 2012. Conforme a estos contratos de compra, aceptamos adquirir hasta 90 aeronaves B-737 MAX, de los cuales cinco se entregaron a finales de 2018 y nueve se entregarían a finales del 2019.

Estas aeronaves pueden no tener el rendimiento esperado y su introducción puede no resultar en la reducción de costos y beneficios operativos esperados. Si continúa la suspensión de licencia u otras circunstancias evitan que nosotros utilicemos las aeronaves B-737 MAX, podremos experimentar efectos materiales adversos sobre nuestra estrategia, negocio, resultados operativos y condición financiera.

La incurrencia de costos financieros adicionales para adquirir estas aeronaves sin lograr el incremento relacionado en eficiencia y reducciones de costos tendrá un impacto negativo en nuestro negocio, operaciones y desempeño financiero.

Además, la suspensión de licencia de las aeronaves B-737 MAX puede generar una percepción en el público de que este modelo de aeronave en particular no es seguro, lo que a su vez puede dañar la demanda de nuestros servicios, ingresos, y como consecuencia, nuestros resultados operativos.

**Nuestra flota consta en su totalidad de aeronaves fabricadas por Boeing y Embraer.**

Al 31 de diciembre de 2019, aproximadamente el 55% nuestra flota operativa era fabricada y ensamblada por Boeing y el otro 45% por Embraer. Como resultado de este alto nivel de concentración somos sumamente susceptibles a cualquier asunto que pueda surgir en relación con estos proveedores, incluyendo la incapacidad de cumplir con las obligaciones contractuales, demoras en las entregas de las aeronaves o componentes que se requieren para el mantenimiento de la aeronave, problemas de seguridad o problemas reputacionales, demoras en nuestras operaciones como resultado de la incapacidad de capacitar oportunamente al personal para que opere la nueva aeronave, y los costos adicionales que se derivan de una operación que construya capacidad y proporcione capacitación que podrían implicar un cambio de proveedor.

La AFAC, tendría la facultad de suspender o restringir el uso de nuestra aeronave en caso de que existan problemas reales o percibidos tanto a nivel mecánico como de diseño mientras realiza sus investigaciones. Si como resultado de cualquiera de estos problemas nosotros no podemos obtener aeronaves nuevas, cualquiera de nuestras aeronaves se tiene que dejar en tierra por un periodo ampliado o se daña nuestra reputación, esto podría tener un efecto adverso sobre nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos.



Como se analizó arriba, la suspensión de operaciones de las aeronaves B-737 MAX por parte de las autoridades regulatorias en todo el mundo y los posibles problemas de seguridad y reputacionales derivados de dicho evento, han tenido y seguirán teniendo un efecto material adverso sobre nuestro negocio, la condición financiera y los resultados operativos.

Actualmente pretendemos continuar basándonos exclusivamente en estos fabricantes de aeronaves por el futuro predecible. En caso de que Boeing o Embraer no puedan cumplir con sus obligaciones contractuales por cualquier razón, o si nosotros no podemos adquirir o arrendar aeronaves de sus propietarios, operadores o arrendadores bajo términos aceptables, tendremos que encontrar otros proveedores para un tipo de aeronave similar. Si tenemos que arrendar o comprar aeronaves de otro proveedor, perderemos los importantes beneficios que hemos derivado de la composición actual de nuestra flota. También incurriremos en costos de transición importantes, incluyendo los costos y demoras asociados con reentrenar a nuestros empleados, sustituir nuestros manuales y adaptar nuestras instalaciones y programas de mantenimiento. Nuestras operaciones se verían también afectadas sustancialmente por la falla o incapacidad de los proveedores de aeronave de proporcionar refacciones suficientes o servicios de soporte relacionados en forma oportuna.

#### **A medida que envejece nuestra flota, nuestros costos de mantenimiento se incrementarán.**

Los costos de mantenimiento representan un costo operativo importante para nosotros. Los costos de mantenimiento representaban 6.7% de nuestros gastos operativos totales para el periodo terminado el 31 de diciembre de 2019 y 7.0% para el año terminado el 31 de diciembre de 2018. Al 31 de diciembre de 2019, la edad promedio de nuestras aeronaves es aproximadamente 9.5 años sin considerar los B-737 MAX a los que se les suspendió la licencia. A medida que nuestra flota envejece, en caso de que no sea sustituida, requerirá mayor mantenimiento y nuestras garantías empezarán a vencer. Como resultado, nuestros costos de mantenimiento se incrementarán, tanto en términos absolutos como en porcentaje de nuestros gastos operativos. Cualquier incremento significativo en los costos de mantenimiento y reparación podría tener un efecto adverso sobre nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos.

La suspensión de licencia actual de los B-737 MAX y la consiguiente demora en la entrega programada de nueve aeronaves B-737 MAX adicionales en 2019 ha incrementado (y se espera que continúe incrementando debido a demoras esperadas en las entregas) nuestros costos de mantenimiento y reparación; sin embargo, a la fecha no es posible determinar con precisión la cantidad de dicho incremento.

#### **La industria de aerolíneas por lo general tiene un mal desempeño durante las desaceleraciones económicas generales.**

Debido a que una parte importante de los viajes por aerolíneas tanto de negocios como de ocio tienen a ser discrecionales, la industria de las aerolíneas ha experimentado históricamente resultados negativos durante las desaceleraciones económicas generales. Durante la crisis económica de 2009, la demanda para viajes de negocios y ocio cayó para México. Los resultados también cayeron a medida que las aerolíneas ofrecieron tarifas con descuentos en ciertos mercados en un esfuerzo por estimular la demanda.

Es difícil predecir los efectos que cualquier desaceleración económica local o global pueda tener, incluyendo la desaceleración actual en la economía mexicana. Debido a que la industria de las aerolíneas por lo general se caracteriza por altos costos fijos, principalmente relacionados con los arrendamientos operativos de aeronaves y motores y los compromisos de financiamiento, y altos costos fijos para cada vuelo, principalmente relacionados con los costos del combustible de avión y los costos de personal. Una caída en los niveles de ingresos esperados como resultado de una desaceleración en el ciclo económico, incluyendo la desaceleración en México, podría tener un impacto adverso sobre el desempeño financiero de las aerolíneas. Por ejemplo, en agosto de 2010, nuestro principal competidor en México en ese momento suspendió sus operaciones y después presentó un juicio de concurso mercantil en México y Estados Unidos. Si las condiciones económicas globales y la demanda de viajes de negocios y ocio cae en nuestros mercados, nuestro negocio, la condición financiera y resultados operativos se pueden ver adversamente afectados.

Actualmente generamos la mayor parte de nuestros ingresos de nuestras operaciones en México y de los vuelos que van desde y hacia México. Esperamos continuar enfocando el negocio de nuestra aerolínea en este mercado

durante un futuro predecible, aunque este mercado ha mostrado señales de una posible desaceleración. Como resultado, nuestro negocio depende sustancialmente de las condiciones económicas generales que afectan a México y cualquier efecto adverso en la economía mexicana podría afectar adversamente nuestra condición financiera y resultados operativos.

**Dependemos de mantener altas tasas de utilización de aeronave diarias para controlar los costos, lo cual nos hace especialmente vulnerables a las demoras.**

Uno de los elementos clave de nuestra estrategia comercial es mantener una alta tasa de utilización de aeronaves para poder incrementar nuestros ingresos; la tasa de utilización de aeronaves es una medida de productividad de las aeronaves que representa la cantidad de tiempo que cada aeronave se encuentra en el aire transportando pasajeros. Los cambios en las tasas de utilización de nuestras aeronaves pueden afectar nuestro desempeño operativo. La utilización de las aeronaves se ve afectada negativamente por las demoras que resultan de un número de factores que se encuentran fuera de nuestro control, incluyendo ineficiencias en el control de tráfico aéreo, congestión en tráfico aéreo y aeropuertos (que es particularmente importante en el AICM, nuestro principal centro de operaciones), problemas técnicos y operativos en los aeropuertos, condiciones climáticas adversas y demoras por parte de proveedores terceros de los servicios relacionados con combustible y manejo en tierra, entre otras cosas.

Los gobiernos federales de México y Estados Unidos controlan todo el espacio aéreo mexicano y estadounidense, respectivamente, y las aerolíneas dependen de la AFAC y la FAA para operar estos espacios aéreos en una forma segura, eficiente y redituable. El sistema de control de tráfico aéreo que opera *Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano* en México y la FAA en Estados Unidos, afrontará desafíos en la gestión de la creciente demanda para viajes aéreos. Los controladores aéreos de Estados Unidos y México dependen con frecuencia de tecnologías antiguas que con frecuencia recargan el sistema y obligan a las aerolíneas a volar por rutas ineficientes e indirectas lo que genera demoras, que a su vez tienen un impacto negativo sobre la utilización de las aeronaves.

Adicionalmente, una alta tasa de utilización de aeronaves incrementa el riesgo de que una aeronave salga de itinerario durante el día, lo cual resulta en que esa aeronave sea demorada o detenida en tierra por uno o más días, lo que altera el itinerario de servicio o causa demoras o cancelaciones de vuelos adicionales e impacta nuestras operaciones y resultados operativos. Esas demoras y cancelaciones podrían reducir la utilización de las aeronaves que a su vez podría reducir nuestros ingresos y rentabilidad, así como dañar nuestra reputación. La reducción en las tasas de utilización puede afectar adversamente nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos. Además, la satisfacción de los pasajeros puede reducirse si los vuelos experimentan demoras importantes, se cancelan o si los pasajeros pierden vuelos de conexión. La insatisfacción de los pasajeros puede dañar nuestra reputación, lo cual afectaría adversamente nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos.

**Estamos expuestos a incrementos en cargos de aterrizaje y otras cuotas de acceso a aeropuertos.**

Debemos pagar cuotas a los operadores aeroportuarios por el uso de sus instalaciones. Los costos aeroportuarios representan un costo operativo importante para nosotros. Los impuestos de pasajeros y los cargos de aeropuerto se han incrementado en los años recientes en muchos de los aeropuertos a los que los atendemos, en ocasiones de manera sustancial. Además, no puede haber seguridad alguna de que el AICM (el único aeropuerto comercial ubicado en la Ciudad de México y nuestra principal base de operaciones) y otros aeropuertos no impondrán cargos aeroportuarios más altos en el futuro en caso de que haya una mayor demanda o una mayor congestión de tráfico, con lo cual se incrementarían también nuestros costos operativos y afectarían adversamente nuestros márgenes operativos. No hay seguridad alguna de si o cuándo operará un nuevo aeropuerto en el área de la Ciudad de México o respecto a las cuotas que se cobrarán para operar a partir de ese aeropuerto.

No podemos ofrecer ninguna garantía de que los aeropuertos que nosotros atendemos no impondrán o aumentarán más, los impuestos a los pasajeros y los cargos aeroportuarios en el futuro. Cualquier incremento sustancial en dichos cargos o impuestos tendría un efecto material adverso sobre nuestra condición financiera y resultados operativos.

**No podemos tener asegurado el acceso a instalaciones adecuadas y derechos de aterrizaje necesarios para nuestras operaciones, y la falta de una infraestructura adecuada o las restricciones aeroportuarias excesivamente gravosas pueden tener un impacto adverso sobre nuestro negocio, resultados operativos y condición financiera.**

Algunos aeropuertos a los que atendemos (o a los que planeamos atender en el futuro) están sujetos a restricciones de capacidad e imponen restricciones de slots durante ciertos periodos del día. No podemos ofrecer ninguna garantía de que podamos obtener el número suficiente de slots, puertas de embarque y otras instalaciones en aeropuertos para cumplir con las demandas de nuestro negocio en un futuro o de que podrán garantizar dichos slots a tarifas competitivas. También es posible que los aeropuertos que actualmente no están sujetos a restricciones de capacidad, lo estén en el futuro. Además, debemos utilizar nuestros slots y espacios asignados en forma regular y oportuna, o nos arriesgamos a que dichos slots sean reasignados a otras aerolíneas. En los casos en los que los slots u otros recursos de aeroportuarios no están disponibles o su disponibilidad está restringida en alguna manera, es posible que tengamos que modificar nuestros itinerarios, cambiar rutas o reducir la reutilización de aeronaves. Cualquier de estas alternativas podría tener un efecto adverso sobre nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos.

Además, algunos aeropuertos a los que atendemos imponen diferentes restricciones, incluyendo límites en los niveles de ruido de la aeronave, límites en el número de salidas diarias promedio y toques de queda en el uso de las pistas. Además, no podemos asegurar que los aeropuertos en los que no existan dichas restricciones no las implementarán en el futuro o que, donde éstas existen, no vayan a ser más onerosas. Dichas restricciones pueden limitar nuestra capacidad de continuar brindando o incrementar servicios a dichos aeropuertos y pueden tener un impacto sobre nuestra condición financiera y resultados operativos.

#### **Nuestro negocio depende en gran medida de nuestras operaciones en el AICM.**

Dada nuestra estrategia radial (“*hub-and-spoke*”), nuestro negocio depende en gran medida de nuestras operaciones en el AICM y, por consiguiente, la demanda de los servicios de transporte aéreo desde y hacia la Ciudad de México. Al 31 de diciembre de 2019 operábamos cerca del 39.0% de nuestras salidas totales desde este aeropuerto. Para mantener nuestras altas tasas de utilización de aeronaves, dependemos especialmente de la llegada a tiempo de nuestros vuelos para garantizar que nuestros pasajeros tomen sus conexiones y nuestras aeronaves se mantengan dentro de nuestros apretados itinerarios. Dependemos además de que el control de la AICM se gestione eficientemente. Al igual que cualquier otra aerolínea, estamos sujetos a las demoras y afectaciones de servicio que causan factores que están fuera de nuestro control, incluyendo la saturación del tráfico aéreo en los aeropuertos, eventos de fuerza mayor, condiciones meteorológicas adversas, mayor seguridad y cambios en la infraestructura aeroportuaria.

En 2014, la SCT publicó una Declaración de Saturación de la AICM, en la cual declaró la saturación del aeródromo de 7:00 a.m. a 10:59 p.m. Una Declaración de Saturación de un Aeródromo la emite la SCT cuando (i) el número máximo de operaciones o solicitudes que se pueden satisfacer por hora en un aeródromo se exceden más de 52 veces en un año en una hora específica; o (ii) el aterrizaje o despegue de una aeronave se demora por razones atribuibles al concesionario, de conformidad con las reglas de tráfico aéreo más de 52 veces en un año en cualquier hora específica. Esto puede impactar a las aerolíneas al causar demoras y reducir el número de slots disponibles, entre otras razones.

Cualquier afectación importante al AICM probablemente resulte en inconveniencias para los pasajeros, reducción en la utilización de aeronaves y aumentos a nuestros costos, todo lo cual podría afectar adversamente nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos. Además, cualquier restricción en nuestra capacidad de procesar pasajeros o las restricciones de capacidad de vuelo implementadas en el AICM podrían afectar nuestras operaciones. Cualquier acto por parte de una autoridad o cambio en la reglamentación que restrinja nuestra capacidad de continuar utilizando o añadiendo slots en el futuro en el AICM podría afectar adversamente nuestro negocio, condición financiera o resultados operativos.

El desarrollo de nueva infraestructura es vital para el crecimiento sostenible de la industria de aerolíneas. Después de la cancelación del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, (NAICM), el Presidente Andrés Manuel López Obrador anunció un nuevo Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México, que incluye la

rehabilitación de la AICM, construir pistas comerciales adicionales en la base aérea militar de Santa Lucía y actualizar el Aeropuerto Internacional de Toluca (que se localiza en el Estado de México, un estado vecino a Ciudad de México), para acomodar todo el tráfico aéreo de la Ciudad de México.

No podemos proporcionar ningún tipo de garantía respecto a si los cambios en nuestras operaciones comerciales resultantes de la operación de la implementación del Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México, incluyendo tener que operar en más de un aeropuerto en el área metropolitana de la Ciudad de México, podrá tener un efecto material adverso sobre nuestro negocio, resultados operativos y condición financiera y si afectaría nuestra capacidad de mantener y ampliar nuestro negocio y rentabilidad.

Además, cualquier cambio en la legislación, las normas o los reglamentos aplicables a la asignación o gestión de slots en el AICM podría tener un impacto negativo importante sobre nuestro negocio, posición financiera y resultados operativos.

**Los cambios en la manera en que se permite operar en los aeropuertos podrían tener un efecto material adverso sobre nuestro negocio, resultados operativos y condición financiera.**

Nuestros resultados operativos se pueden ver afectados por cualquier acción que tomen los concesionarios de los aeropuertos mexicanos, las dependencias gubernamentales u otras agencias o autoridades que tengan jurisdicción sobre nuestras operaciones en los aeropuertos, incluyendo entre otros:

- terminación de nuestros contratos de uso de aeropuerto;
- reglamentos de viajes internacionales tales como aduanas e inmigración;
- incrementos en los impuestos;
- cambios en las leyes que afecten los servicios que pueden ofrecer las aerolíneas en mercados específicos y en aeropuertos específicos;
- huelgas y otras interrupciones que afecten a los aeropuertos;
- no lograr mantener o incrementar la capacidad;
- restricciones sobre las prácticas competitivas; y
- la adopción de estatutos o reglamentos que tengan un impacto sobre las normas de servicio a clientes, incluyendo normas de seguridad y protección y de salud y la terminación de las licencias o concesiones para operar en aeropuertos.

En general, todos estos cambios u otros en las operaciones aeroportuarias podrían tener un efecto material adverso sobre nuestro negocio, los resultados operativos y la condición financiera.

**La industria de las aerolíneas está expuesta a eventos externos, tales como ataques terroristas, desastres naturales, caídas en el turismo, incremento en el crimen organizado y el surgimiento de enfermedades contagiosas, tales como la actual pandemia de coronavirus.**

Nuestras operaciones pueden ser afectadas adversamente por eventos imprevistos, incluyendo terrorismo, guerras, conflictos nacionales e internacionales (incluyendo laborales), temas de salud pública (incluyendo epidemias y pandemias tales como coronavirus, ébola, o influenza), y desastres naturales como terremotos, tsunamis, huracanes, entre otros. Estos eventos pueden irrumpir o restringir nuestra capacidad operativa o financiera y afectar adversamente nuestro negocio y resultados operativos.

Los ataques terroristas han tenido un impacto negativo en la industria de las aerolíneas. Los efectos primarios que experimenta la industria de las aerolíneas incluyen mayores costos de protección y seguros, mayores preocupaciones sobre futuros ataques terroristas, cierres de aeropuertos, cancelaciones de vuelos y demoras debido a violaciones de protección y amenazas de seguridad que percibe el público, así como una reducción significativa en

el tráfico de pasajeros y de rendimientos debido a la caída dramática posterior en la demanda para los viajes aéreos a nivel mundial. Los ataques terroristas o el miedo a dichos ataques, o los eventos mundiales que pudieran causar una caída en los factores de carga de pasajeros y los rendimientos, podrían demorar los servicios programados, y también causar como resultado un aumento en los costos, tales como mayores costos de seguro para la industria de las aerolíneas, incluyéndonos a nosotros. En caso de que ocurran eventos o circunstancias similares en el futuro, nuestro negocio, la condición financiera y los resultados operativos se verán afectados adversamente.

Además, los desastres naturales, las caídas en los índices de turismo, los incrementos en los actos delictivos o los brotes de una pandemia como ocurre actualmente con el coronavirus, podrían tener un efecto adverso sobre la industria de las aerolíneas en México, lo cual podría impactar negativamente nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos.

La Organización Mundial de la Salud ha declarado al coronavirus (“COVID-19”) como una pandemia global. Esta pandemia ha tenido, y continúa teniendo, un impacto relevante y sin precedente en nuestro negocio. La magnitud del impacto del COVID-19 en nuestro negocio y resultados dependerá de su desenvolvimiento futuro, incluyendo su duración y velocidad y magnitud de propagación, los cuales son considerablemente inciertos. A la fecha, el cierre de fronteras, las medidas de prevención y prácticas sanitarias, y la baja en la demanda, en general, ha resultado, entre otros, en una reducción, a marzo de 2020, de capacidad de nuestra red doméstica del 35%, y de nuestra red internacional del 50%; ajustes salariales; incremento costos derivado del fortalecimiento de medidas sanitarias; y reducción de costos no esenciales. Asimismo, la pandemia de COVID-19, aunado a otros factores globales, externos a la sociedad, implicó, en marzo de 2020, el ajuste de algunas de nuestras calificaciones, tanto corporativa como de deuda emitida por la Sociedad.

Si el COVID-19 continúa propagándose, puede incrementar el impacto negativo a la demanda por nuestros servicios (derivada de cierre de fronteras, restricciones de viaje legales locales o internacionales, cuarentenas, medidas prudenciales, percepción de seguridad sanitaria o baja generalizada en niveles de consumo, entre otros), y puede afectar a nuestros clientes, empleados y cadena de proveeduría de manera tal que se magnifique el impacto en nuestra condición financiera y resultados de operación. Entre otros, el impacto negativo en nuestras ventas podría incrementarse sustancialmente; nuestra capacidad podría continuar disminuyendo, obligándonos a mantener un mayor número de aviones en tierra; podríamos vernos obligados a recurrir a fuentes de financiamiento (capital o deuda), el cual, a su vez, podría presentarse en condiciones menos favorables que las disponibles antes del brote de COVID-19; nuestras calificaciones corporativas y de deuda podrían continuar disminuyendo; y podríamos vernos requeridos a negociar acuerdos con terceros para mantener la continuidad del negocio y el servicio. Asimismo, aunque a esta fecha nuestro balance es sólido, la extensión de la pandemia podría comprometer nuestra liquidez de forma tal que dificulte el cumplimiento de nuestras obligaciones frente a acreedores, proveedores y otros terceros, o causar disturbios o conflictos laborales, societarios o con terceros. Dependiendo del impacto y propagación del COVID-19, podremos tomar distintas medidas para proteger la continuidad del negocio y preservar capital de trabajo.

No podemos garantizar que no nos veremos afectados por esos eventos, o algún otro evento similar que no hayamos previsto, o que la cantidad de cobertura de seguro, en su caso, será adecuada en caso de que surjan dichas circunstancias. Además, cualquiera de dichos eventos podría causar un incremento importante en nuestras primas de seguro, lo cual afectaría adversamente nuestro negocio, resultados operativos o condición financiera.

**La industria de aerolíneas es altamente competitiva y podemos enfrentar mayor competencia en una parte importante de nuestro negocio y rutas.**

La industria de aerolíneas es altamente competitiva y éstas compiten con base en varios factores tales como precios, disponibilidad y frecuencia de los vuelos, puntualidad del servicio y programas de viajero frecuente. La industria de aerolíneas es especialmente susceptible a los descuentos en precios, debido a que las aerolíneas incurrirán únicamente en costos marginales para proporcionar el servicio a los pasajeros que ocupan asientos que de otra manera no se venderían.

La intensidad de nuestra competencia varía en cada ruta. En el mercado nacional, nuestros principales competidores son las aerolíneas de bajo costo, incluyendo Interjet, Volaris y VivaAerobus, entre otras, cuya participación del mercado nacional ha experimentado un crecimiento después de la suspensión de las operaciones de

uno de los competidores en agosto de 2010. A nivel internacional, competimos contra varias aerolíneas internacionales entre las que se encuentran United Airlines, American Airlines, Alaska Airlines, Emirates (quien inició operaciones recientemente en México), WestJet, Copa Airlines, British Airways, Lufthansa, entre otras. Algunas de estas aerolíneas pueden tener flotas más grandes, recursos financieros significativamente mayores, un mayor reconocimiento de marca o menores costos operativos que nosotros. Algunos de nuestros competidores, en un esfuerzo por ganar participación de mercado, pueden elegir agregar otros valores de valor añadido, aprovechar tratados internacionales y/o reducir tarifas, lo cual nosotros no podemos realizar. Por lo tanto, nosotros podemos no estar condiciones de competir de manera efectiva contra dichas aerolíneas, lo cual afectaría adversamente nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos.

Finalmente, las teleconferencias y otros métodos de comunicación electrónica también pueden agregar una nueva dimensión a la competencia en la industria, ya que los viajeros de negocios buscan sustitutos de menor costo a los viajes aéreos. El mayor uso de los medios de comunicación electrónicos como sustituto de los viajes aéreos y muchas otras tendencias que pueden reducir los viajes tienen y es probable que continúen teniendo un efecto adverso sobre nuestro negocio, los resultados operativos o la condición financiera.

El 21 de noviembre de 2014, los gobiernos de México y Estados Unidos acordaron modificar el Tratado Bilateral de Transporte Aéreo que entró en vigor entre ambos países desde el 15 de agosto de 1960. Esta modificación al Tratado Bilateral de Transporte Aéreo de 1960 liberalizó completamente el tráfico de pasajeros y carga entre ambos países, eliminando así restricciones en las ofertas por parte de cualquier aerolínea, lo que permitió que un mayor número de aerolíneas dieran servicio a cada una de las rutas entre los dos países.

En diciembre de 2015, ambos países firmaron un nuevo Tratado Bilateral de Transporte Aéreo, el cual fue ratificado por Senado mexicano el 26 de abril de 2016, y entró en vigor el 21 de agosto de 2016.

Con la entrada en vigor de este nuevo Tratado Bilateral de Transporte Aéreo, entró en vigor la disposición de “Cielos Abiertos”, la cual permite que cualquier aerolínea de cada Estado Parte tenga el derecho de operar entre cualquier punto de una Parte y cualquier otro punto en el territorio de la otra Parte, lo cual incrementó la competencia de manera importante en el mercado transfronterizo.

Además, de acuerdo con una aprobación regulatoria que se obtuvo en noviembre de 2019, Emirates ya inició sus operaciones en México, lo cual puede impactar e incrementar la competencia en algunas de nuestras rutas actuales.

El crecimiento de nuestros competidores y/o un exceso en la oferta del mercado transfronterizo, como resultado de los tratados existentes o por cualquier otra razón, puede tener un impacto material adverso sobre nuestro negocio, nuestra condición financiera, nuestros resultados operativos y nuestros planes de inversión y/o crecimiento.

**Algunos de nuestros competidores pueden recibir apoyo externo gubernamental que impactaría negativamente nuestra posición competitiva.**

Algunos de nuestros competidores pueden recibir un apoyo proveniente de fuentes externas, tales como sus gobiernos nacionales (que podrían subsidiar sus operaciones), lo cual no está disponible para nosotros. Este apoyo puede incluir, entre otras cosas, subsidios gubernamentales para sus operaciones, ayudas financieras o exenciones fiscales. Este apoyo podría ponernos en una desventaja competitiva y afectar adversamente nuestro negocio, operaciones y desempeño financiero.

**La industria de aerolíneas nacional y global puede sufrir una mayor reestructuración a partir de quiebras, concursos mercantiles o la consolidación de la industria, lo cual tendría un efecto material adverso sobre nosotros.**

Nos enfrentamos y continuamos enfrentando una fuerte competencia por parte de otras aerolíneas en nuestras rutas nacionales e internacionales, debido a reestructuraciones provenientes de quiebras o concursos mercantiles y la consolidación de la industria. En el periodo que va desde 2007 a 2010, vimos una importante contracción en México, con la salida de ocho aerolíneas (AeroCalifornia, Aladia, Alma, Aviacsa, Avolar, Azteca, Grupo Mexicana y Nova Air). Además, muchas aerolíneas extranjeras han presentado peticiones de concurso mercantil en años

recientes y otras podrían reestructurarse en un concurso mercantil o amenazar hacerlo en el futuro para reducir sus costos. AMR Corporation, la compañía tenedora de American Airlines, presentó una protección de concurso mercantil conforme al Capítulo 11 en noviembre de 2011, procedimiento que se concluyó recientemente. En noviembre de 2013, la fusión de American Airlines y US Airways fue aprobada, lo cual constituyó una de las aerolíneas más grandes del mundo.

Ciertas aerolíneas que operan bajo la protección de la quiebra o concurso mercantil ofrecen descuentos importantes en sus tarifas para mantener la liquidez y aumentar su base de clientes, así como la lealtad de sus clientes. Estos descuentos en tarifas podrían reducir los ingresos de todas las aerolíneas, incluyéndonos, lo cual tendrá un efecto adverso sobre nosotros e incrementará la competencia en las rutas internacionales a las que atendemos.

La industria de aerolíneas mundial ha experimentado una consolidación significativa a través de una serie de fusiones y adquisiciones. Es posible que ocurran otras consolidaciones y reorganizaciones en esta industria. Si otras aerolíneas participan en dichas actividades, éstas pueden mejorar significativamente sus estructuras de costos o capacidades de generación de ingresos, con lo cual podrían convertirse en fuertes competidores.

**No podremos celebrar arrendamientos a largo plazo u obtener financiamiento para adquirir nuevas aeronaves.**

En el futuro, necesitaremos obtener nuevas aeronaves tanto para ampliar nuestras operaciones como para sustituir las aeronaves que quedan obsoletas. Actualmente, financiamos la mayor parte de nuestras aeronaves a través de arrendamientos, como tal, 76% de nuestra flota (sin considerar los seis B-737 MAX, a los que les ha suspendido la licencia) es arrendada y el restante 24% es propiedad nuestra. De acuerdo con nuestra estrategia actual, pretendemos incrementar el número de aeronaves y esperamos modificar la relación de aeronaves rentadas a propias aproximadamente a 1:1 a largo plazo. Como resultado de varios factores, incluyendo las condiciones macroeconómicas o regulatorias en México, no podremos celebrar arrendamientos operativos a largo plazo ni obtener financiamiento para adquirir nuevas aeronaves ni siquiera en términos atractivos. Una vez que se adoptó la Convención de Ciudad del Cabo, México seleccionó la disposición “amigable para los acreedores” o la Alternativa B de insolvencia, lo cual otorga más discreción a los deudores y los tribunales locales para determinar si y cuándo deben subsanarse los incumplimientos, o si la aeronave se debe devolver a su propietario o acreedor.

El hecho de que México haya seleccionado esta disposición de insolvencia puede limitar nuestro acceso o incrementar nuestros costos de financiamiento, para implementar nuestra estrategia de aumentar el número de aeronaves propias en nuestra flota. La incertidumbre respecto a los derechos de los acreedores en un procedimiento de concurso mercantil en México y los factores que se mencionan arriba, podrían inhibir nuestra capacidad de arrendar o adquirir nuevas aeronaves en términos atractivos o siquiera poder adquirirlas, lo cual puede tener un impacto material adverso sobre nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos. Además, si no podemos obtener el financiamiento necesario para adquirir una aeronave para la cual hayamos celebrado un contrato de compra vinculante y no logramos cancelar la orden o la demora de la entrega de la aeronave, estaríamos en incumplimiento del contrato de compra correspondiente. La posible responsabilidad por daños y perjuicios en caso de dicho incumplimiento podría tener un impacto material adverso sobre nuestra condición financiera y los resultados operativos.

**Tenemos una cantidad importante de obligaciones fijas y probablemente se incrementen la cantidad de nuestras obligaciones fijas en el futuro.**

Realizamos pagos fijos de renta mensual de conformidad con los arrendamientos de nuestras aeronaves y los arrendamientos de nuestras instalaciones aeroportuarias. Al 31 de diciembre de 2019, nuestros pagos de arrendamiento conforme a nuestros arrendamientos serán de \$6,273 millones de pesos para 2020, \$5,234 millones de pesos para 2021 y \$4,294 millones de pesos para 2022.

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2019, teníamos \$47,792 millones de pesos en créditos y préstamos vigentes (deuda neta). En el futuro, esperamos incurrir en obligaciones fijas adicionales y deuda a medida que recibimos nuevas aeronaves y arrendemos aeronaves adicionales y otros equipos en el futuro y aumentemos aeronaves propias

Esperamos incurrir en obligaciones fijas adicionales y deuda a medida que recibimos las nuevas aeronaves y arrendemos aeronaves adicionales y otros equipos en el futuro.

Tener una cantidad importante de obligaciones de pagos fijos podría causar, entre otras cosas, lo siguiente:

- limitar nuestra capacidad de conseguir financiamiento adicional para capital de trabajo y otros fines;
- aumentar los costos fijos y limitar nuestra flexibilidad financiera; en caso de que necesitemos adaptar nuestras operaciones para las nuevas condiciones o continuar haciendo gastos de capital necesarios para nuestras operaciones continuas;
- desviar flujos de efectivo importantes de nuestras operaciones hacia el servicio de nuestras obligaciones fijas conforme a los contratos de arrendamiento y los contratos de financiamiento de aeronaves;
- si se incrementaran las tasas de interés variable sobre nuestra deuda, incurriríamos en gastos de intereses adicionales;
- limitar nuestra capacidad de aprovechar las oportunidades relacionadas con nuestras operaciones; y
- limitar nuestra capacidad para planear, o reaccionar, a los cambios en nuestro negocio y en la industria de las aerolíneas y las condiciones económica prevalecientes,

todo ello podría afectar adversamente nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos.

Nuestra capacidad de realizar pagos programados sobre nuestras obligaciones fijas dependerá principalmente de nuestro desempeño operativo futuro y de la generación de flujo de efectivo, lo que a su vez dependerá de las condiciones económicas y políticas prevalecientes, así como de factores financieros, competitivos, regulatorios, de negocios o de otro tipo, muchos de los cuales están fuera de nuestro control. No podemos asegurar que podremos generar flujo de efectivo suficiente a partir de nuestras operaciones para pagar nuestras obligaciones fijas a medida que éstas se venzan, y nuestra incapacidad de realizarlo puede dañar nuestro negocio. Si no podemos realizar los pagos sobre nuestras obligaciones fijas, nos veremos forzados a renegociar las obligaciones existentes o a obtener capital adicional o financiamiento de deuda, lo cual podría afectar adversamente nuestra condición financiera y nuestros resultados operativos. Si decidimos financiar nuestras actividades con deuda adicional, podemos estar sujetos a convenios financieros y de otro tipo adicionales que puedan restringir nuestra capacidad de conducir nuestro negocio. No podemos garantizar que nuestros esfuerzos de renegociación serán exitosos u oportunos o que podamos refinanciar nuestras obligaciones en términos aceptables, o de hecho si podremos refinanciarlas.

#### **Es posible que no podamos mantener la liquidez adecuada.**

Tenemos compromisos sustanciales de gastos de capital para la adquisición de nuevas aeronaves que no pueden ser cancelados. Los compromisos actuales relativos a las entregas en firme de adquisición de flota para el periodo 2020-2024 y siguientes ascienden a \$34,538 millones de pesos. A medida que celebremos arrendamientos financieros para financiar estas nuevas aeronaves, nuestro apalancamiento financiero podría aumentar sustancialmente.

A pesar de que los flujos de efectivo de las operaciones y nuestro capital disponible históricamente han sido suficientes para cumplir con nuestras obligaciones y compromisos, nuestra liquidez futura podría verse impactada negativamente por una serie de factores entre los que se incluyen un incremento anticipado en nuestros pagos de arrendamientos conforme a los nuevos arrendamientos financieros, una volatilidad importante de los precios de los combustibles, la volatilidad en los tipos de cambio, condiciones económicas adversas, afectaciones en los mercados de capital globales y eventos catastróficos.

Si nuestra liquidez se ve restringida debido a dichos factores, nuestra capacidad de realizar los pagos oportunos de nuestros arrendamientos o cumplir con las disposiciones importantes de nuestras obligaciones contractuales podría resultar en una serie de consecuencias adversas, incluyendo el ejercicio de los recursos por parte de los



arrendadores del equipo y otros acreedores que podrían resultar en efectos materiales adversos para nuestra posición financiera y resultados operativos. Además, la liquidez restringida podría limitar nuestra capacidad de implementar nuestras iniciativas estratégicas, que incurriéramos en gastos de capital necesarios para mantenernos como un proveedor competitivo de servicios de aerolíneas, resistir las presiones competitivas y limitar nuestra flexibilidad para responder a las cambiantes condiciones tanto de negocios como económicas, incluyendo mayor competencia y demanda de nuestros servicios, lo cual nos pondría en una posición de desventaja al compararnos con nuestros competidores.

**El desempeño financiero de la industria de aerolínea se caracteriza por bajos márgenes de utilidad y altos costos fijos, y no podremos competir efectivamente contra otras aerolíneas con mayores recursos financieros o menos costos operativos.**

La industria de aerolíneas se caracteriza en general por tener bajos márgenes de utilidad y altos costos fijos, principalmente conformados por los sueldos y salarios de las tripulaciones y otro personal (que tienden a hacer sustanciales en varias jurisdicciones en las que operamos), los costos de combustible y los pagos de arrendamientos de aeronaves y motores, además de otros costos financieros relacionados con el equipo de las aeronaves. Los ingresos por vuelo se mueven principalmente por el número de pasajeros que transportamos y las tarifas, las cuales pueden variar significativamente dependiendo de varios factores, que muchas veces están fuera de nuestro control, incluyendo las condiciones económicas y políticas generales, en especial en algunas regiones de México), el clima y las estrategias de precios de nuestros competidores, así como la tolerancia a operar a niveles de margen de utilidad muy bajos o incluso pérdidas.

Sin embargo, los gastos operativos de volar una aeronave no varían significativamente con el número de pasajeros transportados y no se pueden ajustar rápidamente para responder a los cambios en los ingresos o a un déficit en los niveles de ingresos esperados. Como resultado, las fluctuaciones en la demanda de vuelos podrían afectar los precios, lo que a su vez afectaría de manera importante nuestros resultados operativos y financieros.

**La operación de nuestros negocios está sujeta a nuestra capacidad de obtener aprobaciones regulatorias a nivel local e internacional, y mantener nuestras concesiones y licencias operativas existentes. Aeroméxico y Aeroméxico Connect operan en México conforme a concesiones a 30 años, que se otorgaron en el año 2000.**

La industria de las aerolíneas en México está sujeta a una extensa regulación. De acuerdo con la Ley de Aviación Civil, todas las aerolíneas requieren autorización a través de una concesión o permiso y autorizaciones accesorias para brindar los servicios de transporte aéreo al público en México. Aeroméxico opera actualmente en México conforme a una concesión a 30 años otorgada el 16 de marzo de 2000 por la SCT. Dicha concesión establece las rutas nacionales que Aeroméxico puede volar y el tipo de aeronaves que se pueden utilizar para volar en dichas rutas. Aeroméxico tiene derecho en general a solicitar la autorización de la AFAC para operar rutas nacionales adicionales a aquéllas ya autorizadas conforme a la concesión y cambiar el tipo de aeronaves autorizadas para volar esas rutas. Aeroméxico opera rutas nacionales conforme a una concesión a 30 años otorgada el 24 de octubre de 2000 por la SCT. También requerimos tener permisos, autorizaciones y derechos de tráfico otorgados por la AFAC para cada una de las rutas nacionales e internacionales que operamos.

Nuestras concesiones pueden ser revocadas de inmediato por el gobierno de México, incluyendo como resultado de (i) incumplimiento en ejercer los derechos conferidos por las concesiones, por un periodo que exceda 180 días naturales a partir de la fecha en la que se otorgaron; (ii) incumplimiento en mantener vigentes los seguros requeridos conforme a la Ley de Aviación Civil; (iii) cambio de nacionalidad del titular de la concesión o permiso; (iv) cesión, hipoteca, gravamen, transferencia o transmisión de las concesiones, permisos o derechos conferidos conforme a dichos instrumentos, a algún gobierno o estado extranjero; (v) cesión, hipoteca, gravamen, transferencia o transmisión de las concesiones, permisos o derechos conferidos conforme a dichos instrumentos a otras entidades, nacionales o extranjeras, sin la previa autorización de la SCT; (vi) alterar o falsificar documentos oficiales; (vii) cabotaje en México utilizando aeronaves extranjeras no autorizadas; y (viii) incumplir con las condiciones de seguridad respecto a la aeronavegabilidad y seguridad operativa (cuando dicha violación sea considerada grave por parte de la autoridad).

La SCT tiene la autoridad para revocar una concesión cuando el concesionario haya sido previamente sancionado, al menos tres veces, en los siguientes casos: (i) aplicar tarifas diferentes a las tarifas registradas o

aprobadas, según corresponda; (ii) interrupción de los servicios sin autorización de la SCT, excepto en casos de fuerza mayor; (iii) brindar servicios diferentes a aquellos enumerados en la concesión o permiso correspondiente; (iv) incumplir en la indemnización por daños y perjuicios que surjan de los servicios prestados; (v) realizar o dejar de realizar actos, que eviten la prestación de los servicios conforme a la concesión; (vi) incumplimiento de las medidas de protección de higiene o ambientales y sus estándares; y (vii) en general, incumplir con cualquier obligación o condición estipulada por la Ley de Aviación Civil, sus reglamentos y la concesión o permiso correspondiente, *en el entendido* de que dicha violación haya sido sancionada por una sentencia final, conforme a la ley aplicable.

En caso de revocación de la concesión o permiso correspondiente, el concesionario se verá impedido a obtener, directa o indirectamente, otra concesión dentro de los cinco años siguientes a la sentencia de revocación final.

Conforme al Reglamento de la Ley de Aviación Civil, la SCT está autorizada a suspender los servicios aéreos de los concesionarios, sus operaciones, licencias y certificados de capacidad cuando: (i) una aeronave incumpla las condiciones de aeronavegabilidad y sus requisitos; (ii) durante el proceso de verificación, se detecte que existen condiciones que pongan en peligro la seguridad de las operaciones aéreas; (iii) los servicios de la aerolínea o las operaciones del taller aeronáutico no cumplan con los requisitos y condiciones estipulados en la correspondiente concesión o permiso; (iv) el personal técnico aeronáutico presenta discapacidad psico-física temporal o permanente que evite el adecuado desempeño de sus labores; (v) el personal de vuelo y el personal de tierra que lleven a cabo funciones de control de tráfico aéreo no pueden permanecer en su puesto antes de ser sustituidos por un personal autorizado, excepto en caso de fuerza mayor; (vi) la operación del centro de capacitación deja de cumplir con los requisitos de la SCT respecto a enseñanza, emisión de diplomas, certificados académicos; y (vii) el concesionario incumple con los requisitos correspondientes para iniciar operaciones. Cualquier suspensión que haya sido ordenada permanecerá vigente en tanto las condiciones que hayan dado lugar a ella persistan.

Las concesiones también podrán ser suspendidas a petición de la aerolínea, por razones justificadas o en caso de fuerza mayor.

La autorización para que nuestras aeronaves operen en rutas internacionales está sujeta a acuerdos bilaterales, además de permisos y autorizaciones otorgados por las autoridades aeronáuticas competentes. Por tanto, cualquier cambio en las políticas de aviación gubernamentales en México o en otras jurisdicciones en las que operamos, podría resultar en la modificación o terminación de dichos contratos, o de los correspondientes permisos o autorizaciones, o la reducción del alcance de las autorizaciones para que Aeroméxico y Aeroméxico Connect atiendan las rutas internacionales, o incluso afectar sus operaciones internacionales, y podría tener un efecto material adverso sobre nuestros resultados operativos.

Si nuestras concesiones, licencias de operación, permisos y otras aprobaciones fueran revocadas, terminadas o no fueran renovadas una vez que venzan, o si fueran renovadas en términos menos favorables o en términos sustancialmente diferentes a los que están vigentes en este momento, no tendríamos derecho a recibir ninguna indemnización o pago similar y probablemente no podríamos prestar los servicios de transporte aéreo u operar ciertas rutas, o nos veríamos obligados a reducir frecuencias en ciertas rutas, según corresponda.

La revocación o terminación de nuestras concesiones, licencias o autorizaciones accesorias podría tener un efecto adverso sobre nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos y podría impedir nuestra capacidad de llevar a cabo nuestro negocio.

**Si se nos encuentra en violación de las leyes y reglamentos de sanciones de Estados Unidos respecto a Cuba, nos podríamos ver expuestos a sanciones civiles y penales, incluyendo multas o acciones correctivas necesarias, que pueden tener un efecto material adverso sobre nuestro negocio, reputación, resultados operativos y condición financiera.**

La Oficina de Control de Activos en el Extranjero (OFAC) del Departamento del Tesoro de Estados Unidos, administra y hace valer sanciones económicas y comerciales sobre ciertas operaciones a partir de Estados Unidos o actividades por una persona sujeta a jurisdicción de Estados Unidos, que incluye compañías propiedad de o controladas por personas estadounidenses. Si bien somos una sociedad mexicana y no estamos controladas por

Delta o ninguna otra persona no mexicana, Delta es una sociedad estadounidense y mantiene una participación societaria importante en Grupo Aeroméxico.

Los reglamentos sobre sanciones para Cuba de la OFAC aplican a las entidades "propiedad de o controladas por" entidades estadounidenses. A pesar de que la OFAC no ha definido explícitamente "propiedad de o controladas por" en los reglamentos relacionados con Cuba, el capital accionario de Delta en nosotros genera un riesgo de que Aeroméxico pueda ser considerada por la OFAC como sujeta a las sanciones de Estados Unidos respecto a Cuba, y por lo tanto, en violación a las restricciones de Estados Unidos para viajar a Cuba.

Al 31 de diciembre de 2019 operamos aproximadamente 56 vuelos semanales a y desde Cuba, que proporcionan servicio de transportación de pasajeros, carga y correo. Nuestros pasajeros transportados a y desde Cuba representaron aproximadamente 3.7% del total de nuestros pasajeros internacionales transportados por el año terminado el 31 de diciembre de 2019. Nuestros activos ubicados en Cuba son inmateriales. Si como resultado de la participación accionaria de Delta se nos encontrara en violación de las leyes y reglamentos de sanciones de Estados Unidos respecto a Cuba, estaríamos sujetos a multas y sanciones penales, cuyo monto y severidad no podemos predecir con precisión y que potencialmente serían sustanciales a la luz del alcance de nuestras operaciones y la manera en la que se aplican las multas y sanciones conforme a la ley estadounidense. Si las autoridades estadounidenses determinaran, con base en lo anterior, que Aeroméxico es una persona "propiedad" de Delta y por ende sujeta a la jurisdicción estadounidense, y si las autoridades estadounidenses entonces tuvieran que aplicar sanciones civiles o penales sobre Aeroméxico, o se requiriera otra acción correctiva, este resultado podría tener un efecto material adverso sobre nuestro negocio, nuestra reputación, los resultados operativos y la condición financiera.

Hemos notificado a la OFAC sobre el asunto y estamos solicitando orientación de la OFAC respecto a nuestras obligaciones conforme a las leyes y reglamentos y sanciones de Estados Unidos respecto a Cuba. Estamos comprometidos con cumplir todas las leyes aplicables y, si recibimos orientación respecto a las autoridades estadounidenses que determinen que las leyes y reglamentos de sanciones de Estados Unidos respecto a Cuba nos aplican, estableceremos el plan correctivo adecuado, el cual puede afectar nuestras operaciones respecto a Cuba.

No podemos proporcionar ninguna garantía de que la corrección podría limitar nuestra exposición a sanciones civiles y penales como se analizó arriba o que la corrección no afectaría de manera adversa y sustancial a nuestra reputación.

**Nuestros contratos de arrendamiento operativo y contratos financieros contienen varios convenios restrictivos.**

Hemos celebrado contratos de arrendamiento operativo y financiero para aeronaves y motores, con diferentes arrendadores, así como otros convenios de financiamiento. Estos contratos requieren que cumplamos con ciertos convenios durante la vigencia de dicho contrato. En específico, se nos requiere, entre otras cosas, mantener nuestras aeronaves en buenas condiciones y reparadas, mantener una cobertura de seguro sobre nuestras aeronaves y cumplir todas las autorizaciones gubernamentales aplicables y requerimientos de registro, conforme a los requerimientos del país de registro y del registro internacional de cada aeronave. Además, algunos de nuestros contratos de financiamiento requieren que cumplamos con ciertos coeficientes financieros, los más importantes de ellos requieren que generemos evitar un consolidado positivo (según se define en el instrumento financiero pertinente) para cada periodo de doce meses.

Nuestros contratos de financiamiento también contienen ciertos convenios negativos que, sujeto a ciertas excepciones o sin la previa aprobación de los arrendadores respectivos, nos prohíben consolidarnos o fusionarnos en otra compañía, subarrendar nuestras aeronaves o crear gravámenes sustanciales sobre las aeronaves. En caso de Boeing incumpla sus obligaciones conforme a los contratos de compra para las aerolíneas B-737 MAX, nos veremos obligados a tomar ciertas acciones conforme a los convenios negativos que se estipulan en ciertos contratos respecto al financiamiento de nuestros contratos de compra con Boeing.

Estos contratos también contienen disposiciones acostumbradas para la terminación, incluyendo terminación si incumplimos con nuestras obligaciones de pago por encima de ciertos montos especificados en los mismos; un incumplimiento cruzado en cualquiera de nuestros arrendamientos de aeronaves o contratos de compraventa de aeronave; o la terminación si nuestras autorizaciones o permisos gubernamentales se ven revocados, suspendidos o

no se renuevan. Sin embargo, en términos de estos contratos, tenemos periodos razonables para subsanar cualquiera de dichos eventos de incumplimiento.

No podemos garantizar que podamos cumplir con todos estos convenios o disposiciones o que estas obligaciones no limitarán nuestra capacidad para financiar nuestra futuras operaciones o necesidades de capital. Nuestra incapacidad para cumplir con estos convenios o disposiciones podrían resultar en un incumplimiento conforme al contrato pertinente, aceleración de nuestro endeudamiento (incluyendo a través de las disposiciones de incumplimiento cruzado existente) y en última instancia la recuperación de la posesión de la aeronave o motor pertinentes, así como la obligación de pagar en su totalidad todos los montos vencidos conforme a nuestros contratos de arrendamiento operativo de aeronaves y motores y nuestros arreglos de financiamiento.

Si ocurre cualquiera de dichos incumplimientos y no podemos obtener una exención de los acreedores correspondientes, todos los montos pendientes de pago conforme a dichos contratos se declararían de inmediato vencidos y exigibles. Si no tenemos efectivo suficiente disponible para pagar todas las cantidades a medida que se vencen y sean exigibles, buscaríamos financiamiento de deuda o capital adicional, el cual puede no estar disponible en términos aceptables, o no estar disponible de ninguna manera. Si dicho financiamiento no estuviera disponible, tendríamos que emitir acciones o vender activos para poder obtener los fondos requeridos para realizar pagos acelerados o arriesgar que nuestras aeronaves estén sujetas a la recuperación de posesión, lo cual dañaría nuestro negocio, condición financiera, resultados operativos y reputación. Cualquiera de estas circunstancias podría requerir que presentáramos una protección de crédito mercantil para poder reestructurar nuestros pasivos.

#### **Podemos incurrir en costos importantes relacionados con la renovación de nuestras aeronaves.**

Como parte de nuestra política de renovar nuestras aeronaves, podemos encontrar dificultades importantes para devolver las aeronaves arrendadas y colocar en el mercado nuestras propias aeronaves en un periodo corto de tiempo en precios favorables y devolver nuestras aeronaves y motores arrendados en términos razonables debido a las rigurosas inspecciones previas a la devolución que realizan los arrendadores, lo cual puede llevar a negociaciones prolongadas y costosas durante las cuales nos veremos obligados a continuar haciendo los pagos del arrendamiento por el equipo no utilizado. El no poder integrar las nuevas aeronaves adquiridas dentro de nuestra flota según se planeó podría requerir que buscáramos extensiones de los términos de algunas aeronaves arrendadas.

#### **Dependemos de terceros para brindar ciertos servicios que son vitales para nuestro negocio.**

Hemos celebrado contratos con contratistas terceros para proporcionar ciertas instalaciones y servicios que se requieren para nuestras operaciones, tales como servicios de centros de atención telefónica, catering, manejo de carga y equipaje, manejo en tierra, suministro de combustible y servicios de aeronave "debajo del ala". Por ejemplo, en aeropuertos fuera de México, todos los servicios de aeronave "debajo del ala" para nuestros vuelos los realizan contratistas, incluyendo Swissport, Air Canada y Globe Ground. La mayoría de nuestros contratos con contratistas terceros están sujetos a terminación previo aviso.

La pérdida o vencimiento de estos contratos o nuestra incapacidad de renovar estos contratos o negociar nuevos acuerdos con otros proveedores a tarifas comparables podría dañar nuestro negocio y resultados operativos. Además, al depender de terceros que proporcionen los servicios esenciales para nosotros, nos limita el control que tenemos sobre costos, eficiencia, oportunidad y calidad de dichos servicios. La negligencia, inexperiencia o actos intencionales de un contratista podrían poner en peligro nuestra nave o a nuestros pasajeros y tripulación. Esto podría tener un efecto material adverso sobre nuestro negocio y reputación. Esperamos depender de dichos acuerdos por el futuro previsible y si entramos a algún mercado nuevo, necesitaremos contar con acuerdos similares.

#### **Nuestro negocio por naturaleza es cíclico y de temporada, además de ser vulnerable a las condiciones climáticas, los eventos geopolíticos y naturales y los eventos económicos, por ende, nuestros resultados trimestrales fluctúan sustancialmente.**

La industria de las aerolíneas es por naturaleza cíclica y de temporada y por consiguiente, nuestros resultados operativos varían de un trimestre a otro. Los puntos de más alta demanda para los servicios de transporte aéreo ocurren durante los meses de julio y agosto (por lo general los meses en los que existe una alta demanda para viajes

por vacaciones) marzo y abril (dependiendo en la fecha en que caiga la semana santa cada año) y diciembre (como resultado de las vacaciones de navidad), mientras que la demanda tiene su temporada más baja en febrero, septiembre y octubre. Dado que nuestros costos fijos constituyen una parte importante, la temporalidad afecta nuestra rentabilidad de un trimestre a otro.

Durante los periodos en los que se presentan más viajeros de ocio, tales como vacaciones de Navidad y Semana Santa, los pasajeros tienden a favorecer las tarifas de bajo costo que ofrecen muchos de nuestros competidores y prefieren los destinos de ocio, lo cual reduce los factores de carga en otras rutas a destinos de negocios. A pesar de que competimos durante estos periodos con tarifas promocionales y reasignamos aeronaves tanto como es posible para implementar nuestros ASKs programados en las rutas de ocio, tendemos a sufrir caídas en nuestra participación de mercado nacional durante estos periodos, en especial en fechas recientes debido a un incremento en la competencia por parte de los proveedores de bajo costo.

La demanda para los viajes aéreos también se ve afectada por factores tales como las condiciones económicas, las amenazas de guerra, disturbios políticos y sociales y los niveles de las tarifas, entre otros factores. Además de los efectos de la demanda por temporada en nuestro factor de carga, ingresos, ingresos operativos y ganancias, existen otros efectos de temporalidad en nuestra participación de mercado para cada mes.

Nuestras operaciones también se podrían ver afectadas por cambios en las condiciones climáticas y la presencia de desastres naturales que causen interrupciones del servicio y restricciones al tráfico aéreo. Estos eventos podrían tener un impacto significativo en nuestros costos operativos y en nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos. Adicionalmente, los incrementos en la frecuencia e intensidad de los huracanes, tormentas, tifones y otros fenómenos climatológicos severos, podrían resultar en un mayor consumo de combustible, incidentes relacionados con turbulencia, demoras y cancelaciones de vuelos, lo que tendría un impacto negativo en nuestro negocio, resultados operativos o condición financiera.

Debido a los factores que se describieron arriba y otros que se describen en este reporte, nuestros resultados históricos de operación pueden no ser buenos indicadores de nuestro desempeño futuro.

**Nuestra reputación y resultados financieros pueden verse adversamente afectados en caso de que ocurra un accidente o incidente que involucre a nuestras aeronaves o a nuestro personal.**

Cualquier accidente o incidente que involucre nuestras aeronaves puede requerir reparación o sustitución de la aeronave dañada y una pérdida temporal o permanente del servicio, además de importantes costos derivados de los daños y perjuicios a pagar a los pasajeros lesionados y a terceros relacionados. Consideramos que el nivel de seguro que hemos contratado respecto a accidentes es congruente con la práctica del mercado. Podemos incurrir en pérdidas considerables en caso de cualquier accidente, en caso de que los montos pagaderos conforme a los términos de nuestros contratos de seguro sean insuficientes para cubrir el siniestro. Cualquier obligación de pagar montos no cubiertos por nuestros contratos de seguro dañarían nuestro negocio y resultados operativos. Nuestras primas de seguro también pueden incrementarse debido a un accidente o incidente que involucre a una de nuestras aeronaves.

Cualquier accidente o incidente que involucre a una de nuestras aeronaves, incluso si está completamente cubierta por un seguro, puede afectar nuestra imagen o reputación y generar la percepción pública de que somos menos seguros o confiables que otras aerolíneas, lo cual a su vez puede dañar la demanda de los consumidores, nuestros ingresos, resultados operativos y nuestra posición en el mercado. Además, un accidente o incidente respecto a una aeronave operada por otra aerolínea y que involucre uno de los mismos modelos de aeronave que tenemos en nuestra flota, como el caso de los accidentes con las aeronaves B-737 MAX, puede generar la percepción pública de que un modelo de aeronave específico no es seguro, lo que a su vez puede dañar la demanda de nuestros servicios, nuestros ingresos y, por consiguiente, nuestros resultados operativos.

Además, nuestros empleados o las personas asociadas con nosotros también pueden verse sujetas a litigios en su carácter individual. Cualquier incidente público relacionado con nuestros vuelos o nuestro personal puede tener un impacto reputacional negativo sobre nosotros.

El 31 de julio de 2018, durante el vuelo AM2431 de Durango a la Ciudad de México, nuestra aeronave E-190 se salió de la pista y fue consumida por un incendio posterior al impacto. Según lo determinó la AFAC, este accidente se debió a condiciones climáticas excepcionalmente adversas. De los 99 pasajeros, 87 sufrieron lesiones corporales y fueron hospitalizados después del accidente. Derivado de dicho incidente, al 31 de diciembre de 2019 existen 39 demandas interpuestas en los Estados Unidos de América, asimismo existe un litigio en México derivada del mismo hecho, lo cual puede tener efectos adversos materiales en nuestro negocio, resultados operativos y condición financiera. Consulte “—Incrementos en los costos de seguros o cobertura de seguro inadecuada pueden tener un efecto material adverso sobre nuestro negocio, resultados operativos y condición financiera”.

**A pesar de que contamos con controles, estamos expuestos a conductas de nuestros accionistas, empleados y no empleados que pueden no ser compatibles con nuestras normas éticas y de cumplimiento, y no prevenir oportunamente, detectar o remediar cualquiera de dichas conductas y/o procesar las vulnerabilidades podría tener un efecto material adverso sobre nuestros resultados operativos y condición financiera.**

Nuestro negocio, incluyendo nuestras relaciones con terceros, se basan en principios éticos. Hemos adoptado un Código de Conducta y varias políticas internas diseñadas para orientar a nuestra administración, empleados y contrapartes y reforzar nuestros principios y reglas para un comportamiento ético y una conducta profesional.

Sin embargo, estamos sujetos al riesgo de que nuestros accionistas, empleados, contrapartes o cualquier persona que haga negocios con nosotros se involucre en actividades fraudulentas, corrupción o sobornos, comportamientos poco éticos, burlen o invaliden nuestros controles internos y procedimientos o se apropien inadecuadamente o manipulen nuestros activos para su ventaja personal o comercial. En caso de que consideremos o tengamos razón para considerar que nuestros empleados o agentes han violado o podrían haber violado alguna de las leyes anticorrupción aplicables, incluyendo la *Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción* y la *Ley General de Responsabilidades Administrativas* o cualquier código penal, federal o local aplicable de México, estaríamos sujetos a realizar una investigación o contar con un abogado externo para que realice la investigación de los hechos y circunstancias pertinentes, lo cual puede ser oneroso y requerir tiempo y atención significativos por parte de nuestra alta gerencia. El no evitar, detectar o remediar oportunamente cualquier de dichos comportamientos y/o procesar las vulnerabilidades podría tener un efecto material adverso sobre nuestra reputación, resultados operativos y condición financiera.

**Nos beneficiamos de alianzas estratégicas, y nuestros resultados podrían verse afectados adversamente si dichas alianzas se interrumpen por cualquier razón.**

Participamos en varias alianzas estratégicas y otras relaciones comerciales, particularmente con Delta y nuestra membresía como socio fundador de SkyTeam. Estas alianzas y relaciones fortalecen nuestras operaciones y nos permiten brindar a nuestros clientes, entre otros servicios, opciones de vuelo adicionales, incluyendo nuevos destinos, más vuelos, mejores itinerarios, acceso a salas VIP y más oportunidades para ganar y utilizar juntos en nuestro programa de lealtad “Club Premier” o Puntos Premier, reconocidos como uno de los programas de lealtad líderes en México. Nuestro programa de lealtad “Club Premier” también fortalece nuestra marca a través de alianzas estratégicas y las tarjetas de crédito de marca compartida American Express y Santander. Los Puntos Premier se pueden obtener viajando en Aeroméxico, Aeroméxico Connect u otras aerolíneas que son miembros de SkyTeam o con los que tenemos acuerdos de código compartido, y se pueden usar en vuelos, hoteles, renta de autos y ciertas tiendas departamentales.

Para nosotros, estas alianzas y relaciones nos permiten aumentar nuestros ingresos y fortalecer nuestra marca y red, ya que nos brindan oportunidades significativas a través de nuestros códigos compartidos, esfuerzos coordinados de ventas y negocios, mejores condiciones de negociación con nuestros principales proveedores de bienes y servicios, y más canales de distribución. La disolución o terminación de nuestras alianzas y otras relaciones comerciales descritas en este reporte, o la imposibilidad de obtener la autorización de las autoridades correspondientes para expandirlas, puede deteriorar sustancialmente nuestra posición competitiva y tener un efecto material adverso en nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos. Además, algunas de nuestras alianzas imponen restricciones contractuales de exclusividad sobre nuestra capacidad de establecer alianzas con

otras aerolíneas específicas. Dichas restricciones pueden limitar nuestra capacidad de establecer otras alianzas que de otro modo serían beneficiosas para nuestro negocio.

El éxito de la alianza SkyTeam depende en parte de las acciones y los planes estratégicos de todos los demás miembros de la alianza, en coordinación directa con la oficina central ubicada en Amsterdam. Como miembros de la alianza, estamos sujetos a algunas decisiones que podrían afectar negativamente nuestros resultados esperados. Por ejemplo, ciertos cambios en el horario de vuelos o cambios específicos en los programas de lealtad por parte de cualquiera de los miembros de SkyTeam podrían reducir el atractivo de algunas de nuestras rutas para los pasajeros u otros miembros de la alianza y pueden tener un efecto adverso en nuestros resultados operativos.

En diciembre de 2019, Delta entró en una asociación estratégica con LATAM y adquirió una participación accionaria del 20% en LATAM. Además, LATAM anunció públicamente su plan para finalizar su asociación de código compartido con American Airlines el 31 de enero de 2020 y comenzar a compartir códigos con Delta para vuelos operados por ciertas filiales de LATAM en Colombia, Ecuador y Perú a partir del primer trimestre de 2020, y para retirarse de Oneworld Alliance para octubre de 2020. Actualmente estamos evaluando los beneficios potenciales o los impactos adversos que esta operación puede tener en nuestro negocio u operación, de haberlo, considerando que LATAM opera varias rutas que compiten con las rutas que operamos.

Creemos que nuestras actuales alianzas estratégicas e inversiones representan un beneficio importante para nuestro negocio; sin embargo, no podemos asegurar que continuarán ofreciendo los mismos beneficios. Además, no hay garantía de que ninguna de estas alianzas e inversiones se rescinda de conformidad con sus propios términos o que las autoridades correspondientes no modifiquen sus términos. Del mismo modo, no podemos asegurar la formación de futuras alianzas estratégicas con socios actuales o potenciales, lo que nos permitiría mejorar nuestras actividades o desarrollar nuevas tecnologías y, si tales alianzas o inversiones estratégicas existen, no podemos asegurar los términos en los que se establecerían o que tales términos serían favorables para nosotros; tampoco podemos asegurar que alguna de estas inversiones o alianzas nos confiera cierto control. Los riesgos mencionados anteriormente podrían afectar negativamente nuestra liquidez o resultados.

#### **El gobierno mexicano puede usar nuestras aeronaves en varias circunstancias, muchas de las cuales están fuera de nuestro control.**

En el caso de un evento de fuerza mayor, guerra, perturbación grave del orden público o peligro inminente para la seguridad nacional, la paz interna o la economía de México, el gobierno federal mexicano puede incautar temporalmente y utilizar nuestra aeronave para diferentes propósitos, en cuyo caso tendríamos derecho a una indemnización del gobierno federal mexicano por cualquier daño, excepto en caso de guerra internacional. Si no llegamos a un acuerdo con el gobierno federal mexicano sobre la cantidad adecuada de compensación, o el momento para recibir dicho pago, podemos someter el asunto a arbitraje. No podemos asegurar que recibiremos una compensación adecuada u oportuna o siquiera alguna compensación, en caso de una incautación temporal de nuestra aeronave por el gobierno federal mexicano. Si bien el gobierno federal mexicano nunca ha confiscado nuestras aeronaves para tales fines, la pérdida de nuestras aeronaves por una incautación temporal tendría un efecto material adverso en nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos.

#### **Es posible que no podamos mantener o aumentar nuestros ingresos complementarios.**

Nuestra estrategia comercial incluye expandir nuestra cartera de productos y servicios complementarios. No se puede garantizar que los pasajeros valorarán o estarán dispuestos a pagar por productos y servicios complementarios o que los pasajeros continuarán eligiendo pagar por los productos y servicios complementarios que ofrecemos actualmente. No mantener nuestros ingresos no relacionados con los boletos podría tener un efecto negativo en nuestros resultados operativos y condición financiera.

#### **Nuestras iniciativas para generar ingresos adicionales y reducir nuestros costos pueden no tener éxito.**

Como parte de nuestra estrategia comercial, hemos implementado, e implementaremos en el futuro, varias iniciativas diseñadas para generar ingresos adicionales y reducir nuestros costos. El éxito de estas iniciativas depende en gran medida de factores que escapan a nuestro control, tales como las condiciones macroeconómicas, el

desempeño de la industria de la aviación en general, incluida la demanda de pasajeros, el crecimiento de la capacidad de la industria, los tipos de cambio y los precios del combustible. Como resultado, no podemos garantizar que estas iniciativas sean exitosas. Además, anticipamos que, con el tiempo, será cada vez más difícil identificar e implementar iniciativas para generar ingresos adicionales y reducir nuestros costos.

**Los cambios en la regulación ambiental, o una posible violación a dicha regulación, podría afectar sustancialmente nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos.**

Los acuerdos recientes celebrados entre Canadá, Estados Unidos y México en la Alianza del Clima, Energía Limpia y Medio Ambiente de Norteamérica, la ratificación del Acuerdo de París negociado durante la XXI Conferencia de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, así como en la Asamblea A39-3 de la Organización Internacional de Aviación Civil, o OACI, sobre un esquema global de medidas basadas en el mercado para mitigar los efectos de las emisiones, podría tener un efecto sustancial sobre la industria, en la medida en que los operadores aéreos deban cumplir con planes nacionales o regionales para controlar las emisiones nacionales e internacionales, que no necesariamente son racionalizados. Esto podría resultar en la obligación de adquirir unidades que reduzcan emisiones en el mercado del carbono para reducir las excesivas emisiones de dióxido de carbono o CO<sub>2</sub>, lo cual es probable que no se pueda evitar debido a la falta de aeronaves modernas y eficientes, falta de infraestructura aeroportuaria adecuada, servicios de navegación aérea avanzados o combustibles alternos bajos en carbón en escala comercial. Las violaciones a las obligaciones antes mencionadas, así como las posibles multas correspondientes y otras sanciones podrían incrementar significativamente los costos de nuestras operaciones y reducir nuestros ingresos, con lo cual se afectaría adversamente nuestra condición financiera, resultados operativos y reputación.

**La FAA podría bajar de nuevo la calificación de seguridad de la aviación de México, lo cual prohibiría que las aerolíneas operen nuevas rutas en Estados Unidos.**

La FAA analiza periódicamente el cumplimiento de las autoridades regulatorias de aviación en los diferentes países. Como resultado de dicho análisis, cada país recibe una calificación conforme a la Evaluación de Seguridad de Aviación Internacional, o IASA, de la FAA. En julio de 2010, la FAA anunció que reducía la calificación IASA de México de la Categoría 1 a la Categoría 2. Esta reducción restringió la compartición de códigos entre aerolíneas estadounidenses y mexicanas, prohibió que aerolíneas mexicanas establecieran nuevas rutas en Estados Unidos y limitó el tamaño del equipaje que se puede transportar en vuelos transfronterizos. Una calificación Categoría 2 significó que, en la opinión de la FAA, las autoridades mexicanas no cumplían con las leyes y reglamentos necesarios para supervisar el tráfico aéreo de acuerdo con las reglas de la OACI o que su autoridad de aviación civil era deficiente en una o más áreas, tales como experiencia técnica, personal capacitado, mantenimiento de registros o procedimientos de inspección. Una calificación Categoría 1 indica el cumplimiento con las normas de la OACI.

El 1º de diciembre de 2010, la FAA subió la calificación IASA de México a Categoría 1. Sin embargo, en caso de que las autoridades mexicanas incumplan con las recomendaciones de la FAA, esa calificación podría ser reducida en cualquier momento. No existe ninguna garantía de que la AFAC continuará cumpliendo con las normas de la OACI o de la FAA. Dependemos del gobierno mexicano para mantener la calificación de Categoría 1 de manera que podamos establecer nuevas rutas hacia Estados Unidos, incrementar la frecuencia de las operaciones en esas rutas o aumentar el número de aviones que dan servicio a esas rutas, así como compartir códigos con aerolíneas estadounidenses. Si la FAA reduce la calificación de IASA de México en el futuro, nuestro negocio, la condición financiera y los resultados operativos se podrían ver afectados adversamente.

**Nuestro negocio se puede ver adversamente afectado si nuestras relaciones laborales se deterioran, si no logramos renovar los contratos colectivos de trabajo en términos satisfactorios o si experimentamos huelgas o algún otro disturbio laboral.**

Al 31 de diciembre de 2019, cerca del 69.5% de nuestros empleados son sindicalizados. Existen cuatro sindicatos que representan a nuestros empleados en México: (1) la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México (ASPA), que representa a nuestros pilotos; (2) el Sindicato Nacional de Trabajadores al Servicio de las Líneas Aéreas, Transportes, Servicios, Similares y Conexos, (Independencia), que representa al personal de tierra de (i) Aeroméxico, (ii) AM DL MRO JV, S.A.P.I. de C.V., o TechOps, (iii) Aerovías Empresa de Cargo, S.A. de C.V., o Aeroméxico Cargo, y (iv) Sistemas Integrados de Soporte Terrestre en México, S.A. de C.V., (personal de Aeroméxico Servicios); (3) la Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación de México (ASSA), que representa a



los sobrecargos de Aeroméxico; y (4) el Sindicato de Trabajadores de la Industria Aeronáutica, Comunicaciones Similares y Conexos de la República Mexicana, (STIA), que representa a los sobrecargos y al personal de tierra de Aeroméxico Connect. Hemos celebrado contratos colectivos de trabajo con cada uno de estos sindicatos. Asimismo, tenemos contratos colectivos celebrados en Argentina, Brasil, España y Francia.

Dependemos de nuestros pilotos, personal de cabina y otro personal para operar nuestro negocio. Consideramos que contamos con relaciones satisfactorias con nuestros pilotos, personal de cabina y otro personal; sin embargo, los beneficios otorgados a nuestro personal en México son mayores que los que se otorgan en otras jurisdicciones, y no podemos garantizar que podremos mantener una relación satisfactoria con nuestros empleados en el futuro. No podemos garantizar que nuestros trabajadores no nos emplacen a huelga en el futuro o que se pueda evitar el estallamiento de una huelga. Si nuestras relaciones laborales se deterioran, nuestro negocio y resultados operativos se podrían ver afectados materialmente de manera adversa.

Una huelga, la interrupción de trabajo, una reclamación laboral o cualquier disputa prolongada con nuestros empleados que están representados por cualquiera de estos sindicatos, incluyendo durante las negociaciones anuales o bianuales, podría tener un impacto material adverso sobre nuestras operaciones. Estos riesgos por lo general se exacerbarán en los periodos de la renegociación, que tienden a ser prolongados, con los sindicatos. Cualquier contrato colectivo de trabajo en cada revisión podría generar incrementos futuros en los salarios y el consiguiente incremento en nuestros gastos operativos. En relación con la revisión de nuestros contratos colectivos de trabajo, podríamos experimentar riesgos laborales, incluyendo huelgas. Los empleados fuera de México que no son miembros actualmente de los sindicatos podrían formar nuevos sindicatos que buscaran mayores incrementos salariales o beneficios.

Nuestro negocio tiene un alto uso de mano de obra. Esperamos que los sueldos, salarios y beneficios se incrementen a nivel bruto, y estos costos podrían incrementarse como un porcentaje de nuestros costos generales, lo cual afectaría adversamente nuestro negocio y resultados operativos.

**Dependemos de nuestro personal clave y es probable que no podamos atraer y retener personal calificado con las habilidades necesarias para operar nuestro negocio.**

Nuestro éxito depende en gran medida de los esfuerzos y habilidades de nuestro equipo de alta gerencia y el personal clave a nivel financiero, comercial, operativo y de mantenimiento, incluyendo nuestros pilotos, sobrecargos y personal de tierra. En particular, dependemos del servicio de nuestro equipo de alta gerencia, quienes tienen una experiencia considerable en la industria de las aerolíneas. La pérdida del personal clave o la incapacidad de atraer y desarrollar una nueva generación de personal clave podría tener un impacto adverso sobre nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos.

Una parte esencial de nuestra estrategia de recursos humanos consiste en atraer, reclutar, capacitar y retener a personal altamente calificado, con la capacidad de volar nuestras aeronaves y llevar a cabo las tareas de ventas, mercadotecnia, operaciones y administrativas. La competencia para dicho personal calificado es muy intensa. Si no podemos atraer y retener dicho personal respecto al cual existe una importante competencia, incluyendo pilotos, personal de cabina y otros empleados a un costo razonable, nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos se pueden ver afectados adversamente.

**Debido a que estamos altamente automatizados, cualquier falla en nuestros sistemas de tecnología podría tener un efecto material adverso sobre nuestro negocio.**

Dependemos de sistemas automatizados para planear y conducir nuestro negocio, incluyendo nuestro sitio Web, sistema de reservaciones, mantenimiento, planes de vuelo, sistemas para generar los roles de vuelo y de tripulación, mantenimiento y contabilización de registros de ingresos, entre otros, muchos de los cuales los operan terceros. La incapacidad de dichos terceros de proporcionar los servicios o de recuperar rápidamente la capacidad de proporcionar esos servicios en caso de una falla o desastre, podría afectar significativamente nuestras operaciones y dañar nuestro negocio. Nuestro sitio web, nuestro sistema de reservaciones y de operación de vuelos deben tener la capacidad de acomodar un alto volumen de operaciones y entregar información de vuelo.

En el pasado no hemos experimentado fallas importantes del sistema, pero no podemos garantizar que una falla de sistema no ocurrirá en el futuro. Si bien los proveedores terceros tienen planes de recuperación de desastre y continuidad de negocios, cualquier afectación en nuestros sistemas automatizados puede dar como resultado pérdida de datos, incremento en nuestros gastos y afectar de manera importante y adversa nuestra operación, reputación y la venta de boletos y, por consiguiente, nuestro negocio y condición financiera.

### **Los cambios en la tecnología de información podrían afectar adversamente nuestras operaciones.**

El crecimiento de nuestro negocio necesita ir mano a mano con la evolución y avance constante de la tecnología de información y las diferentes actualizaciones de hardware y software que se publican, así como el uso de iniciativas de aprendizaje de máquina. Si nuestros sistemas de información son inestables u obsoletos, esto puede afectar nuestro negocio al reducir la flexibilidad de nuestras propuestas de valor para el cliente o incrementar la complejidad operativa. Cualquiera de esas consecuencias podría tener un efecto material adverso sobre nuestro negocio, los resultados operativos y la condición financiera.

### **Nuestra reputación y negocios se pueden ver dañados y podemos estar sujetos a demandas legales en caso de pérdida, divulgación, mal uso o apropiación inadecuada de información respecto a nuestros clientes, empleados, socios de negocios con nosotros mismos, o alguna otra violación de la seguridad de la información.**

Nosotros hacemos un uso extenso de los servicios en línea y del procesamiento de datos centralizado, incluyendo a través de proveedores de servicio terceros. Mantener y transmitir en forma segura la información de clientes y empleados es un elemento vital para nuestras operaciones. Nuestros Sistemas Informáticos y otros sistemas que mantienen y transmiten la información del cliente, o la de nuestros proveedores de servicio o socios comerciales, se puede ver comprometida por la penetración de un tercero malicioso en nuestros sistemas o los de un proveedor de servicio tercero o socio de negocios, o impactada por acciones deliberadas o inadvertidas o falta de acción por parte de nuestros empleados, o los del proveedor de servicios a terceros o socio de negocios. Como resultado, la información personal de nuestros clientes se puede perder, divulgar, acceder o tomar sin consentimiento.

Más específicamente, en el procesamiento de las operaciones con nuestros clientes recibimos, procesamos, transmitimos y almacenamos un gran volumen de datos personales identificables, incluyendo datos financieros tales como información de tarjeta de crédito. Debido a que estos datos incluyen datos personales, están sujetos a legislación y reglamentación estricta cuya intención es proteger la privacidad de los datos personales a medida que se recaban, procesan y transmiten. De manera más general, dependemos de la confianza de nuestros clientes sobre la seguridad de nuestro sistema, incluyendo nuestro sitio de internet en el cual vendemos la mayoría de nuestros boletos. Nuestro negocio, resultados operativos, condición financiera se podrían ver afectados adversamente si no podemos cumplir con las obligaciones de privacidad existentes o con la legislación, o si dicha legislación y reglamentos se amplían para requerir cambios en nuestras prácticas comerciales. Se podrían imponer multas significativas en relación con cualquiera de las violaciones, incluyendo multas dependiendo de cada evento. Además, se pueden interponer demandas en nuestra contra y nuestra reputación se vería negativamente afectada si no cumplimos con las leyes, reglamentos y obligaciones de privacidad aplicables.

Los operadores de las aerolíneas que tienen presencia en diferentes mercados y sus colaboradores en los diferentes países deben cumplir con los reglamentos que protegen la privacidad de los datos de sus clientes. Estos reglamentos no necesariamente se crearon de manera uniforme, lo cual es posible que impacten nuestros procesos de administración y costos operativos. En particular, estamos sujetos al Reglamento General de Protección de Datos (GDPR) adoptado por la Unión Europea en 2016, que incluye un marco consolidado para proporcionar orientación respecto al manejo de datos legal transfronterizo. Independientemente del lugar en el cual se encuentre el principal lugar de negocios de una empresa, las compañías que ofrecen bienes y servicios a residentes en la Unión Europea, que monitorean la conducta o los hábitos de los consumidores o que tienen empleados en un Estado Miembro de la Unión Europea deben haber implementado las disposiciones anteriores respecto a privacidad de los datos a más tardar el 25 de mayo de 2018.

Hacemos el mejor esfuerzo para cumplir con todas y cada una de las leyes de privacidad alrededor del mundo. Sin embargo, podría presentarse algún incumplimiento respecto a cualquier pérdida, divulgación o apropiación indebida o acceso a la información de clientes, empleados o socios comerciales o algún otra información de nuestra

seguridad de la información o de las leyes de privacidad de los datos y/o información personal, que resultaría en demandas legales o procedimientos legales, incluyendo investigaciones y acciones regulatorias, que pudieran tener un impacto importante sobre nuestra reputación y afectarían de manera adversa y sustancial nuestro negocio, resultados operativos y condición financiera. Además, la pérdida, divulgación o apropiación indebida de la información de nuestro negocio podría afectar de manera adversa y material nuestro negocio, resultados operativos y condición financiera.

**Si no podemos proteger nuestros derechos de propiedad intelectual en específico nuestras marcas comerciales y marcas de servicio, nuestra capacidad de competir podría verse impactada negativamente.**

Somos titulares de derechos para ciertas marcas comerciales y marcas de servicio utilizadas en relación con nuestro negocio, incluyendo “Aeroméxico” y “Aeroméxico Connect.” Consideramos que nuestros nombres, marcas comerciales y otra propiedad intelectual relacionada son importante para el éxito de nuestro negocio. Protegemos nuestros derechos de propiedad intelectual mediante una variedad de métodos, incluyendo, sin restricción, solicitar y obtener protección de propiedad intelectual en México, Estados Unidos y ciertos otros países en el mundo en donde realizamos nuestro negocio. Cualquier violación a nuestros derechos de propiedad intelectual o rechazo para el registro de dichos derechos en otras jurisdicciones podría resultar en tener que asignar tiempo y recursos para proteger estos derechos a través de litigios o de otra manera, lo cual podría ser caro y consumir tiempo. Si no logramos proteger nuestros derechos de propiedad intelectual, por alguna razón, esto puede tener un impacto adverso sobre nuestro negocio, resultados operativos y condición financiera.

**Los ciber-ataques u otros incidentes que involucran nuestra red de seguridad o nuestros sistemas de datos podrían causar un efecto adverso sobre nuestras operaciones y resultados operativos.**

Los ciber-ataques y los incidentes que involucran a nuestras redes y sistemas, incluyendo la infección de una computadora a través de un virus, código malicioso, negación de servicio, software defectuoso, robo de información o datos, intentos de intrusión a través de adjuntos de correo de malware, ataques a través de plataformas de terceros que utilizamos, phishing y otras alteraciones o accesos no autorizados a los sistemas de las compañías, han evolucionado continuamente y han incrementado en cuanto a frecuencia, rango, sofisticación y fortaleza en años recientes. Las acciones preventivas que hemos tomado para reducir el riesgo de los ciber-ataques y proteger nuestra red e información podrían ser insuficientes para resistir un ciber-ataque masivo en el futuro. Los costos asociados con un posible ciber-ataque masivo en nuestros sistemas incluyen un incremento en los gastos asociados con reforzar las medidas de protección para la ciberseguridad y las pérdidas relacionadas con la afectación de los servicios, litigios, daño reputacional y la investigación de la violación, además de la corrección.

Los ciber-ataques u otros incidentes que involucran nuestra red de seguridad o nuestros sistemas de datos podrían causar fallas en el equipo o interrumpir nuestras operaciones. Dichas fallas, incluso si ocurren en un periodo corto de tiempo, podrían causar pérdidas significativas. Además, las posibles pérdidas derivadas de eventos relacionados con ciber-ataques e incidentes que involucren a nuestra red podrían exceder la cobertura de nuestras pólizas de seguro. Adicionalmente, los ciber-ataques podrían causar la distribución sin nuestro consentimiento de información financiera valiosa y datos confidenciales de nuestros clientes y nuestro negocio, y ese incumplimiento en la protección de la privacidad de nuestros clientes y de nuestro negocio podría dar lugar a acciones legales y litigios conforme a diferentes esquemas regulatorios de privacidad de los datos además de daño reputacional, lo que a su vez podría afectar negativamente nuestro negocio, resultados operativos y condición financiera.

**El litigio conforme a la Ley Helms-Burton de Estados Unidos puede resultar en daños monetarios sustanciales en nuestra contra.**

El gobierno de Estados Unidos anunció que a partir del 2 de mayo de 2019, ya no suspendería el derecho de las partes privadas de interponer juicios conforme al Título III de la Ley de Libertad y Solidaridad Cubana (Libertad) de 1996, popularmente conocida como la Ley Helms-Burton, lo cual permite que ciertas personas y entidades, cuya propiedad fue confiscada por el gobierno cubano a principios de 1959 puedan demandar a cualquier persona que “trafique” en la propiedad en cuestión en tribunales estadounidenses. Si bien creemos que dichas reclamaciones no tienen mérito, ahora se pueden interponer reclamaciones monetarias en nuestra contra y otras compañías que hacen negocios en Cuba. Si estos juicios tienen éxito, pueden resultar en daños monetarios sustanciales en nuestra contra.

**Nuestras operaciones están sujetas a la supervisión y control de diferentes autoridades antimonopolio, incluyendo la COFECE, que puede tomar medidas que afecte nuestro negocio.**

Estamos sujetos a una continua supervisión y control por parte de las autoridades antimonopolio en las jurisdicciones en las que operamos, y dichas autoridades pueden emitir resoluciones que afecten nuestra operación, incluyendo rutas que operamos o precios que cobramos a nuestros clientes. De hecho, hemos sido sujetos de investigaciones relacionadas con prácticas antimonopolio por la COFECE, como se describen a continuación. No podemos dar ningún tipo de garantía de que no se impondrán sanciones o medidas en el futuro, que pudieran afectar negativamente nuestras operaciones, condición financiera y resultados operativos.

El 16 de febrero de 2015, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el inicio de una investigación por parte de la COFECE de los slots (itinerarios para las operaciones aeroportuarias que incluyen aterrizajes y despegues) en el AICM para los procedimientos de aterrizaje y/o despegue para poder determinar la posibilidad de la existencia de barreras a la competencia o insumos esenciales que pudieran generar efectos anticompetitivos.

El 26 de junio de 2017, la sesión plenaria de la COFECE emitió una resolución definitiva en la que determina que los slots en las plataformas del AICM utilizados por aerolíneas para operar en ese aeropuerto son una entrada esencial y, por lo tanto, están sujetas a medidas correctivas. En la resolución, la sesión plenaria de la COFECE determinó un número de medidas correctivas para regular los procedimientos para la asignación de slots en el AICM, que pueden afectar a los operadores aéreos. A partir del 21 de julio de 2017, el AICM y nosotros, junto con varios operadores aéreos y sindicatos relacionados con el sector de la aviación, presentamos un amparo en contra de la resolución de la COFECE. En noviembre de 2019, el tribunal correspondiente dictó la resolución de nuestro amparo, otorgando la protección de la Justicia Federal a favor de Grupo Aeroméxico en contra de las determinaciones realizadas por la COFECE en junio de 2017. La COFECE tiene el derecho de recurrir dicha resolución.

El 29 de septiembre de 2017, el Decreto por el que se Reforman, Adicionan y Derogan Diversas Disposiciones del Reglamento de la Ley de Aeropuertos y las Bases Generales para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en aeropuertos en condiciones de saturación se publicaron en el Diario Oficial de la Federación por parte del Director General de Aviación Civil de la SCT.

En particular, estas bases generales estipulan que el administrador del aeropuerto asignará los slots de acuerdo a la capacidad operativa declarada en el aeropuerto pertinente. En este respecto, las bases generales establecen, entre otras cosas, que el administrador del aeropuerto establecerá las prioridades para la asignación de slots a las aerolíneas que ocuparon dichos slots en la temporada equivalente anterior (prioridad histórica), siempre que haya cumplido con los requisitos de ocupación definidos en ellos (85% operación, 15% demoras atribuibles a la aerolínea), en segundo lugar a la aerolínea que haya solicitado cambios en los itinerarios con prioridad histórica.

Después de asignar los slots considerando la prioridad histórica, el administrador del aeropuerto establecerá un fondo de reserva el cual estará compuesto por nuevos itinerarios, itinerarios canjeados, itinerarios que han perdido su prioridad histórica y otros itinerarios disponibles (el Fondo de Reserva). De todos los slots que componen el Fondo de Reserva, el 50% serán asignados a los nuevos participantes, esto es, aerolíneas que han solicitado dichos slots y tienen menos de cinco itinerarios en el aeropuerto en el mismo día (a menos que las solicitudes sean por menos de 50% de los slots) y el restante 50% será asignado a las aerolíneas que ya operan en el aeropuerto y los han solicitado. En este respecto, el administrador del aeropuerto puede establecer prioridades para la estación de una operación existente para que opere a lo largo del año sobre las solicitudes de los nuevos itinerarios.

La sesión plenaria de la COFECE presentó una controversia constitucional ante la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN) para impugnar estos nuevos reglamentos emitidos por el Gobierno Federal Mexicano, reivindicando la existencia de ciertas contradicciones en la norma, respecto a medidas correctivas determinadas por la COFECE como parte del procedimiento para determinar la existencia de insumos esenciales. En noviembre de 2019, la SCJN desestimó la controversia constitucional presentada por la COFECE y ratificó las Bases Generales para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en aeropuertos en condiciones de saturación.

El 21 de abril de 2015, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el inicio de una investigación por parte de la COFECE por “la potencial comisión de prácticas monopólicas absolutas en el mercado de servicios públicos para el transporte aéreo y/o carga, que salen de y llegan al territorio nacional”.

En dicho informe, la Autoridad de Investigación de la COFECE atribuyó presunta responsabilidad a Aeroméxico por cometer dichas prácticas. Esta investigación se relacionó con eventos que podrían haber ocurrido entre 2008 y 2010, con base en la antigua Ley Federal de Competencia Económica.

En relación con esta investigación, el 28 de marzo de 2019, se nos notificó de una resolución de la sesión plenaria de la COFECE respecto a supuestas prácticas monopólicas presumiblemente atribuibles a Interjet, Volaris, Aeroméxico y Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V., o Grupo Mexicana (actualmente en proceso de concurso mercantil) en la que se impuso sanciones económicas a nosotros y a Grupo Mexicana por supuestos eventos que ocurrieron en 2008 y 2010. Esta sanción consistió en una multa en nuestra contra por la cantidad de \$86.2 millones de pesos. No estamos de acuerdo con los contenidos de la resolución, que consideramos discriminatoria y fuera de tiempo, ya que se refiere a eventos que supuestamente tuvieron lugar hace más de una década e involucran a una compañía que suspendió sus operaciones hace más de ocho años. Hemos impugnado la resolución de la COFECE al presentar un amparo ante un Tribunal Federal que está en curso y pendiente de resolución.

#### **Imposición de multas por los reguladores y otras autoridades que podrían afectar adversamente nuestra condición financiera y resultados operativos.**

Una parte importante de nuestro negocio, actividades e inversiones se llevan a cabo en sectores altamente regulados. Los reguladores mexicanos y otras autoridades, incluyendo autoridades fiscales y de protección al consumidor, han incrementado su supervisión y la frecuencia y montos de las multas y cargos se han incrementado de manera importante. A pesar de que intentamos defender nuestras posiciones cuando se interponen procedimientos o se ponen multas por las diferentes autoridades, no puede haber garantía de que tendremos éxito en la defensa. De igual forma, en el futuro podríamos tener que pagar multas o cargos que pueden ser de montos significativos, lo cual podría tener un efecto material adverso sobre nuestro negocio, resultados operativos y condición financiera.

#### **La adopción de nuevos pronunciamientos contables y cambios en las normas contables podrían tener un efecto adverso sobre nuestros resultados operativos.**

El IASB ha emitido una serie de normas contables que aplican a los periodos anuales posteriores al 1 de enero de 2016. A partir de la fecha de este reporte hemos adoptado las siguientes normas contables de la NIIF nuevos: NIIF 9 “Instrumentos Financieros”, NIIF 15 “Ingresos de Contratos con Clientes” y NIIF 16 “Arrendamientos”.

La NIIF 15 “Ingresos de Contratos con Clientes” se emitió en mayo de 2014 y aplica a los periodos de información anual que inician a partir del 1 de enero de 2018. El principal impacto de la NIIF 15 fue el tiempo de reconocimiento de ciertos servicios complementarios (*ancillaries*) relacionados con viajes aéreos. Conforme a esta nueva norma, ciertos servicios complementarios se reconocen cuando cumplimos con nuestras obligaciones de cumplimiento, lo cual típicamente es cuando se presta el servicio de transporte aéreo (al momento del vuelo). Además, estos servicios complementarios no constituyen obligaciones de cumplimientos separadas ni representan tareas administrativas que no representen un servicio prometido diferente y, por lo tanto, se deben contabilizar junto con la tarifa aérea como una sola obligación de cumplimiento de proporcionar transporte al pasajero.

El 1 de enero de 2019, adoptamos la NIIF 16. La NIIF 16 “Arrendamientos”, que sustituyó a las Normas de Contabilidad Internacional 17, o IAS 17 “Arrendamientos” y la IFRIC 4 “Determinar si un Arreglo Contiene un Arrendamiento”, establece los principios para reconocimiento, medición, presentación y divulgación de arrendamientos y requiere que los arrendatarios contabilicen la mayoría de los arrendamientos conforme a un modelo único en balance general. La nueva norma entró en vigor para los periodos anuales que inician a partir del 1 de enero de 2019. Conforme a la NIIF 16, en la fecha de inicio de un arrendamiento, el arrendatario reconocerá el pasivo para hacer los pagos de arrendamiento (esto es, el pasivo de arrendamiento), y un activo que represente el derecho de utilizar el activo subyacente durante la vigencia del arrendamiento (esto es, el activo con derecho de uso). Los arrendatarios tendrán que reconocer por separados los gastos de intereses sobre el pasivo del

arrendamiento y los gastos de depreciación sobre el activo con derecho de uso. Los arrendatarios también tendrán que remedir el pasivo del arrendamiento cuando ocurran ciertos eventos (p.ej., un cambio en la vigencia del arrendamiento o un cambio en futuros pagos de arrendamiento). El arrendatario por lo general deberá reconocer el monto de la remediación del pasivo del arrendamiento como un ajuste al activo de derecho de uso. Además, para arrendamientos denominados en moneda extranjera que no sea nuestra moneda funcional, el pasivo del arrendamiento se tendrá que remedir en cada fecha de reporte, utilizando el tipo de cambio del periodo.

Debido al método de implementación que hemos seleccionado conforme a la implementación del IASB, la información financiera para 2018 no se reformuló y se presentó en nuestros estados financieros consolidados auditados de 2018 y 2017 y en nuestros estados financieros provisionales consolidados, condensados no auditados de acuerdo con el IAS 17 "Arrendamientos" y las interpretaciones publicadas en IFRIC 4. Debido a estos cambios en las normas contables, nuestros estados financieros provisionales consolidados auditados, al 31 de diciembre de 2019 y para el periodo terminado en esa fecha incluidos en este Reporte, no son comparables con la información financiera para el periodo terminado el 31 de diciembre de 2018, incluidos en este Reporte, o con ejercicios fiscales anteriores.

Un cambio en las normas contables puede tener un efecto significativo en nuestros resultados financieros reportados. Por consiguiente, en el futuro pueden ocurrir nuevos pronunciamientos y pueden variar las interpretaciones de dichos pronunciamientos. Los cambios a las reglas contables existentes o el cuestionamiento de las prácticas contables actuales pueden afectar adversamente en nuestro resultado financiero reportado.

Cualquier otro cambio realizado a nuestras normas contables puede tener un impacto material sobre la manera en que registramos e informamos nuestra condición financiera y resultados operativos. En algunos casos, podríamos ser requeridos a aplicar un estándar nuevo o revisado en forma retroactiva, lo cual resultaría en la reformulación del resultado financiero del periodo anterior.

#### **Información negativa o falsa en las redes sociales podría afectar negativamente nuestra reputación.**

Recientemente hay un incremento significativo en el uso de redes sociales y plataformas similares, incluyendo blogs, sitios de redes sociales y otras formas de comunicación sobre el Internet, lo cual permite que las personas tengan acceso a una amplia audiencia de consumidores y otras partes interesadas. La información negativa o falsa relacionada con nosotros, o que nos afecta a nosotros o alguna de nuestras marcas, puede ser publicada en estas plataformas en cualquier momento. Esta información puede dañar nuestra reputación y es posible que, en algunos casos no podamos reparar o corregir la situación, lo cual podría causar un efecto material adverso a nuestro negocio, condición financiera y/o resultados operativos.

#### **Podemos incurrir en costos importantes de cumplimiento y afrontar sanciones si no cumplimos con las leyes de tráfico de drogas de Estados Unidos y otros países.**

Nosotros tenemos que cumplir con estrictas leyes de tráfico de drogas principalmente en México, Estados Unidos y la Unión Europea y estamos sujetos a una supervisión importante por parte de los gobiernos en relación con la aplicación de dichas leyes. Conforme a estas regulaciones, podemos estar sujetos a severas sanciones y daño reputacional si el gobierno de Estados Unidos se encuentra que hemos ayudado de manera intencional o inadvertida en actividades internacionales de tráfico de narcóticos de una persona designada. A pesar de que monitoreamos las listas aplicables en un esfuerzo por determinar que no realicemos negocios con ninguna persona que aparezca en esa lista, (p.ej. una persona designada en términos de la Ley de Estados Unidos para la Designación de Capos de Narcóticos Extranjeros) y hemos tomado otras medidas operativas para contrarrestar cualquiera de dichas actividades, no podemos asegurar que las contrapartes con las que hacemos negocios en el futuro no estén sujetas a estas reglamentaciones. No podemos asegurar que tendremos éxito en cumplir en todo momento con estas leyes.

## **(ii) Riesgos Relacionados con México**

**Aunque la economía mexicana creció tanto en 2017 como en 2018, no se espera que crezca en 2019 y no podemos garantizar que crecerá en el futuro. Las condiciones económicas adversas en México pueden afectar materialmente nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos.**

Somos una empresa mexicana con una mayoría de nuestros activos ubicados en México y sustancialmente todos nuestros ingresos derivados de operaciones en, o vuelos hacia o desde, México. Como resultado, nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos pueden verse significativamente afectados por las condiciones generales de la economía mexicana, la devaluación o depreciación del peso frente al dólar, la inestabilidad de los precios, la inflación, las variaciones del precio del petróleo, las tasas de interés, la regulación, el régimen fiscal, los disturbios sociales y otros factores sociales y económicos, sobre los cuales no tenemos control. Además, la mayoría de nuestros clientes son empresas o individuos mexicanos y su poder adquisitivo general se ve afectado por las condiciones económicas imperantes en México. En consecuencia, la disminución en el poder adquisitivo de nuestros clientes puede afectar negativamente su demanda de viajes aéreos y transporte y afectar negativamente nuestros ingresos. La desaceleración económica en México (como la desaceleración que afecta a la economía en 2019) también puede afectar negativamente a terceros con los que hacemos negocios, tales como proveedores e instituciones financieras. Si estas partes experimentan efectos negativos en sus negocios debido a condiciones económicas débiles, esto puede afectar materialmente nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos.

Los períodos prolongados de condiciones económicas débiles en México pueden afectarnos sustancialmente. En el pasado, México ha experimentado períodos prolongados de crisis económica, causados por factores internos y externos sobre los cuales no tenemos control. Estos períodos se han caracterizado por la inestabilidad del tipo de cambio (incluidas devaluaciones importantes), la alta inflación, las altas tasas de interés internas, la contracción económica, la reducción de los flujos internacionales de capital, la reducción de la liquidez en el sector bancario y las altas tasas de desempleo.

México ha experimentado históricamente períodos desiguales de crecimiento económico. El PIB de México creció 2.1% durante 2017 y 2.1% durante 2018. El PIB de México creció 2.9% en 2016, 3.3% en 2015, 2.8% en 2014 y 1.4% en 2013. Al 31 de diciembre de 2019, el crecimiento anual del PIB de México fue de 0.1%. Las disminuciones en la tasa de crecimiento de la economía mexicana, los períodos de crecimiento negativo o los períodos de inestabilidad económica pueden resultar en una menor demanda de nuestros servicios, menores precios reales de nuestros servicios o un cambio a márgenes más bajos, cualquiera de los cuales podría afectar negativamente nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos.

**Los eventos políticos en México pueden ocasionar interrupciones en nuestras operaciones comerciales y disminuir nuestras ventas e ingresos.**

El gobierno mexicano ha ejercido, y continúa ejerciendo, una influencia significativa sobre muchos aspectos de la economía mexicana. En consecuencia, las acciones y políticas del gobierno federal mexicano en relación con la economía en general y los impuestos, el transporte aéreo y servicios similares en particular, podrían tener un impacto significativo en nosotros, así como en general en las condiciones del mercado, los precios y los rendimientos de los valores de renta variable y de deuda mexicanos. No podemos predecir si los cambios en la ley, la política y la reglamentación en México, incluidas las medidas relacionadas con impuestos nuevos o aumentados, podrían afectar nuestras actividades comerciales, condición financiera, resultados operativos, flujos de efectivo y prospectos.

Los eventos políticos en México pueden afectar significativamente la política económica mexicana y, en consecuencia, nuestras operaciones. Los desacuerdos políticos entre el poder ejecutivo y el legislativo podrían llegar a un punto muerto y evitar la implementación oportuna de reformas políticas y económicas, lo que a su vez podría tener un efecto adverso importante en la política económica mexicana y, por lo tanto, también en nuestro negocio. No podemos predecir el impacto que las condiciones políticas, económicas y sociales tendrán en la economía mexicana. Además, no podemos garantizar que los desarrollos políticos, económicos o sociales en México, sobre los cuales no tenemos control, no tengan un efecto adverso en nuestro negocio, condición financiera, resultados operativos y prospectos.

### **Los cambios en los impuestos y otras evaluaciones fiscales pueden afectarnos negativamente.**

El gobierno mexicano promulga regularmente reformas a los regímenes fiscales y otros regímenes impositivos a los que nosotros y nuestros clientes estamos sujetos. Dichas reformas incluyen cambios en la tasa de impuestos y, en ocasiones, la promulgación de impuestos temporales, cuyo producto se destina a fines gubernamentales designados. El gobierno mexicano ha indicado que la estructura fiscal existente se puede modificar a partir de 2022. Los efectos de estos cambios y cualquier otro cambio que resulte de la promulgación de reformas tributarias adicionales no se han cuantificado y no se pueden cuantificar y no se puede garantizar que estas reformas, una vez implementadas, no tengan un efecto adverso en nosotros. Además, nuestro negocio, condiciones financieras y resultados operativos podrían verse afectados como resultado de mayores impuestos a los sueldos y costos asociados con medidas adicionales de cumplimiento tributario, derivadas de las recientes reformas tributarias.

### **Las fluctuaciones del peso en relación con el dólar estadounidense podrían afectar negativamente nuestra condición financiera y resultados operativos.**

El peso se ha depreciado sustancialmente frente al dólar estadounidense en el pasado y puede depreciarse significativamente en el futuro. A partir del 31 de diciembre de 2017, el tipo de cambio publicado por el Banco de México para el pago de obligaciones denominadas en monedas distintas al peso y pagaderas dentro de México fue. \$19.6629 por US\$1.00 el 29 de diciembre de 2017, lo que representa una apreciación de 4.64%. Durante 2018, el tipo de cambio del peso permaneció relativamente estable, cerrando en \$ 19.6512 por US\$ 1.00 al 31 de diciembre de 2018. Durante 2019, el tipo de cambio del peso mexicano con respecto del dólar estadounidense se mantuvo estable con base a lo publicado por el Banco de México, cerrando a \$18.48640 por US\$1.00 al 31 de diciembre de 2019, una apreciación del 4.01%.

Una parte sustancial de nuestros gastos están denominados en dólares estadounidenses o están vinculados al dólar estadounidense, como gastos relacionados con compras de combustible, arrendamientos de aeronaves, instrumentos de deuda, alquileres y mantenimiento de aeronaves. Como resultado, una depreciación del peso frente al dólar estadounidense aumentaría nuestros gastos y reduciría nuestro beneficio operativo y nuestro beneficio neto, en la medida en que no pudiéramos recuperar estos gastos aumentados mediante aumentos de tarifas u otros aumentos en los ingresos, lo que probablemente afectaría nuestra condición financiera y resultados operativos.

Tenemos una cobertura natural con respecto a una parte de estos gastos, ya que una parte importante de nuestros ingresos está denominada en dólares estadounidenses, incluidas las ventas e ingresos de boletos internacionales, operaciones chárteres, cargos por exceso de equipaje, programas de lealtad y carga.

Teníamos obligaciones totales denominadas en dólares bajo nuestros créditos y préstamos por un monto total expresado en pesos por \$25,554,292 al 31 de diciembre de 2019, que representa el 72.2% de nuestros créditos y préstamos consolidados.

Una depreciación significativa del peso frente al dólar aumentaría nuestros ingresos denominados en dólares estadounidenses cuando se expresa en pesos, aumentar nuestros gastos denominados en dólares cuando se expresan en pesos y aumentar nuestros gastos financieros como resultado de las pérdidas cambiarias que debemos registrar y que podrían reducir nuestra capacidad para cumplir con los requisitos de servicio de la deuda de nuestras obligaciones denominadas en moneda extranjera. Una apreciación significativa del peso frente al dólar tendría el efecto inverso.

Las fluctuaciones monetarias pueden tener un efecto adverso en el negocio, la situación financiera, los resultados operativos y los flujos de efectivo en períodos futuros, y podrían afectar negativamente el valor en dólares del precio de nuestras acciones o cualquier pago de dividendos que realicemos.

### **Los controles de tipo de cambio de divisas podrían afectar adversamente nuestra condición financiera y resultados operativos.**

Una depreciación severa del peso o cualquier moneda de los países en los que operamos puede limitar nuestra capacidad de transferir o convertir pesos en dólares estadounidenses y otras monedas con el fin de realizar pagos



oportunos de intereses y principal o de renta de nuestras obligaciones financieras denominadas en dólares estadounidenses u obligaciones en otras monedas. Si bien el gobierno mexicano no restringe actualmente, y desde 1982 no ha restringido, el derecho o la capacidad de las personas o entidades mexicanas o extranjeras para convertir pesos a dólares estadounidenses o para transferir otras monedas fuera de México, el gobierno mexicano podría instituir políticas de tipo de cambio restrictivas en el futuro.

La economía mexicana ha sufrido déficit en la cuenta corriente de los pagos y escasez de reservas de divisas en el pasado. De conformidad con las disposiciones del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), si México experimenta serias dificultades en la balanza de pagos o la amenaza de las mismas en el futuro, tendría derecho a imponer controles cambiarios sobre las inversiones realizadas en México, incluidas las realizadas por inversionistas estadounidenses y canadienses. Como resultado de las conversaciones para renegociar el TLCAN, el 30 de noviembre de 2018, Estados Unidos, Canadá y México firmaron el Tratado Comercial entre México, Estados Unidos y Canadá o T-MEC. Además, ciertas disposiciones del T-MEC se modificaron el 10 de diciembre de 2019. Aunque el T-MEC está destinado a reemplazar el TLCAN, el T-MEC aún no está vigente y requiere ratificación, incluyendo la aprobación legislativa de Canadá. Por consiguiente, el TLCAN permanece en vigor a la fecha.

Las restricciones a la transferencia de moneda extranjera fuera de México pueden tener un efecto adverso en nuestro negocio, condición financiera o resultados operativos, y podrían afectar negativamente nuestra capacidad para obtener dólares estadounidenses o para convertir pesos en dólares estadounidenses con el fin de hacer pagos de intereses y principal a los acreedores bajo nuestras obligaciones denominadas en dólares estadounidenses.

**Las altas tasas de inflación en México pueden disminuir la demanda de nuestro servicio al tiempo que aumentan nuestros costos.**

Históricamente México ha experimentado altos niveles de inflación, aunque las tasas han sido bajas desde hace más de una década. La tasa anual de inflación, medida por la variación del INPC, fue 2.83% en 2019, 4.83 % en 2018 y 6.77% en 2017, de acuerdo con información de INEGI.

Un cambio adverso en la economía mexicana puede tener un impacto negativo en la estabilidad de los precios y resultar en una inflación más alta que la de sus principales socios comerciales, incluyendo Estados Unidos. Las altas tasas de inflación pueden afectar significativamente nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos de las siguientes maneras:

- reducir el poder adquisitivo del consumidor, lo que afecta negativamente la demanda de nuestros vuelos por parte de los consumidores;
- incrementar los costos, particularmente los costos laborales, más allá del nivel que podríamos transmitir a nuestros pasajeros; y
- en la medida en que la inflación exceda nuestros aumentos de precios, afectaría sustancialmente nuestros precios e ingresos en términos "reales".

**Las altas tasas de interés en México podrían aumentar nuestros costos de financiamiento.**

Históricamente México ha tenido, y podría continuar teniendo, altas tasas de interés reales y nominales. Como resultado de la recesión y la desaceleración económica global en 2009, en México, el Banco de México disminuyó la Tasa de Interés Interbancario de Equilibrio, o TIIIE, la cual es una tasa de interés representativa de las operaciones de crédito calculada por el Banco de México. Desde entonces la tasa de interés promedio en CETES a 28 días ha venido fluctuando, alcanzando niveles de 4.47% en 2016, 7.05% en 2017, 8.0% en 2018 y 8.32% en 2019. No podemos asegurar que no se incrementará la TIIIE u otras tasas de interés, independientemente de dicha referencia.

Las fluctuaciones en las tasas de interés afectan nuestro gasto financiero, al 31 de diciembre de 2019, nuestro endeudamiento financiero en tasa variable representó el 32.3% del total de endeudamiento y devengó intereses a una sobretasa promedio sobre la TIIIE 28 Días y LIBOR 3 Meses (Tasa Interbancaria Ofrecida en Londres) de 1.57% y 2.16%, respectivamente. Podríamos incurrir en endeudamiento en el futuro que devengue intereses a tasas más altas o pudiéramos ser requeridos a refinanciar nuestra deuda a tasas variables. Los

incrementos en las tasas de interés podrían afectar de manera significativa nuestros resultados de las operaciones. Altas tasas de intereses pudieran incrementar nuestros costos de financiamiento y tener un efecto material adverso en nuestra liquidez y situación financiera.

Adicionalmente, el 27 de julio de 2017, el Director Ejecutivo de la Autoridad de Conducta Financiera del Reino Unido (FCA), que regula la LIBOR, anunció que la FCA tiene la intención de dejar de persuadir u obligar a los bancos para que presenten tasas para el cálculo de la LIBOR al administrador de ésta. El anuncio indica que la continuación de la LIBOR sobre la base actual no puede y no estará garantizada después de 2021. Es imposible predecir si los bancos continuarán proporcionando presentaciones de la LIBOR al administrador de la LIBOR y en qué medida, si las tasas LIBOR dejarán de publicarse o se respaldarán antes o después de 2021 o si se pueden promulgar reformas adicionales a la LIBOR en el Reino Unido o en otros lugares. En este momento, no existe consenso sobre qué tasa o tasas pueden convertirse en alternativas aceptadas a la LIBOR y es imposible predecir el efecto de tales alternativas en el valor de los valores basados en LIBOR. La incertidumbre sobre la naturaleza de las tasas de referencia alternativas y sobre los posibles cambios u otras reformas a LIBOR puede afectar negativamente al mercado de valores basados en LIBOR, incluidos los Bonos.

**La evolución en otros países podría afectar materialmente a la economía mexicana, nuestro negocio, nuestra situación financiera o los resultados operativos.**

La economía mexicana y el negocio, la situación financiera y los resultados operativos de las empresas mexicanas pueden verse afectados en diversos grados por las condiciones económicas y de mercado en otros países, especialmente aquellos donde las empresas mexicanas tienen operaciones. La demanda del consumidor, las preferencias, los precios reales y los costos de las materias primas están fuertemente influenciados por las condiciones macroeconómicas y políticas en los otros países en los que operamos. Estas condiciones varían según el país y pueden no estar correlacionadas con las condiciones en nuestras operaciones en México.

El deterioro de las condiciones económicas y políticas en cualquiera de estos países podría tener un efecto material adverso en nuestra posición financiera y resultados operativos. Los ingresos de pasajeros de vuelos internacionales aumentaron en porcentaje de nuestros ingresos totales consolidados de 49.2% en 2017, 50.2% en 2018 y 51.2% para el período finalizado el 31 de diciembre de 2019. Nuestros resultados se han visto cada vez más afectados por las condiciones económicas y políticas en los países a los que volamos.

Además, en años recientes, las condiciones económicas en México se han correlacionado cada vez más con las condiciones económicas en los Estados Unidos como resultado del TLCAN, que aumentó la actividad económica entre los dos países y la remesa de fondos de inmigrantes mexicanos que trabajan en los Estados Unidos a residentes en México. Las crisis económicas en Estados Unidos a menudo tienen un efecto adverso significativo en la economía mexicana y en otras economías a nivel mundial, lo que a su vez podría afectar nuestra condición financiera y resultados operativos. La terminación del TLCAN u otros eventos relacionados también podría tener un efecto adverso importante en la economía mexicana.

Como resultado de las conversaciones para renegociar el TLCAN, el 30 de noviembre de 2018, Estados Unidos, Canadá y México firmaron el T-MEC. Aunque el T-MEC está destinado a reemplazar el TLCAN, todavía no está vigente y aún requiere ratificación, incluyendo la aprobación legislativa de Canadá. Por consiguiente, el TLCAN permanece en vigor a la fecha. Además, el T-MEC puede no ser aprobado e implementado. Si ocurriera algún evento de este tipo, podrían afectar negativamente nuestro negocio y nuestras operaciones.

Del mismo modo, cualquier acción tomada por las actuales administraciones de EE. UU. o México, incluidos los cambios en el TLCAN o el T-MEC y/u otras políticas del gobierno de Estados Unidos que puedan ser adoptadas por la administración de ese país podrían tener un impacto negativo en la economía mexicana, tales como reducciones en los niveles de remesas, menor actividad comercial o comercio bilateral o la disminución de la inversión extranjera directa en México. Además, el aumento o la percepción de un mayor proteccionismo económico en Estados Unidos y en otros países podría conducir a niveles más bajos de comercio e inversión y crecimiento económico, lo que podría tener un impacto negativo similar en la economía mexicana. Estas consecuencias económicas y políticas podrían afectar negativamente nuestro negocio, resultados operativos y condición financiera.

Las elecciones presidenciales estadounidenses de 2016 y el cambio en la administración estadounidense han tenido un impacto en la economía mundial y en México. Las políticas gubernamentales actuales de Estados Unidos hacia México han creado inestabilidad, incertidumbre y pueden afectar negativamente a la economía mexicana. Por ejemplo, el presidente Donald Trump ha establecido aranceles de importación en cantidades limitadas de ciertos productos importados de México y ha aplicado medidas destinadas a controlar la inmigración ilegal desde México, lo que ha creado fricciones entre los gobiernos de Estados Unidos y México y puede reducir la actividad económica entre estos países. Además, en junio de 2019, la administración Trump anunció planes para imponer una serie creciente de aranceles a México a menos que el gobierno mexicano promulgue ciertos cambios de política. Si bien los gobiernos de México y Estados Unidos pudieron llegar a un acuerdo a este respecto, no podemos asegurar que el gobierno estadounidense no impondrá aranceles progresivos u otros a México y que no nos veremos afectados adversamente por los aranceles en el futuro.

Además, existe incertidumbre sobre las implicaciones de una reforma tributaria de los Estados Unidos para el déficit fiscal y la deuda nacional. Sin embargo, no se puede garantizar lo que hará la administración de Estados Unidos ni el impacto de estas medidas o de cualquier otra que adopte el gobierno de Estados Unidos. No podemos asegurar que alguno de estos eventos no nos afectará material y negativamente en el futuro.

Ciertas medidas sobre el comercio adoptadas por Estados Unidos, el *Brexit*, la normalización de la política monetaria estadounidense junto con otros factores geopolíticos y económicos han contribuido a aumentar la volatilidad y la incertidumbre en varios mercados financieros. Cualquier interrupción en la expansión de las economías desarrolladas, el impacto de dichos factores en las economías emergentes, una nueva crisis económica y/o financiera o una combinación de lo anterior, podrían afectar la economía mexicana y, en consecuencia, afectar adversamente nuestro negocio, resultados operativos o condición financiera.

No podemos asegurar que los eventos en Europa, Estados Unidos, otros países con mercados emergentes o cualquier otro país no afecten materialmente nuestro negocio, resultados operativos o condición financiera.

**Un aumento en las tasas de interés en los Estados Unidos podría afectar negativamente a la economía mexicana y podría afectar de manera adversa a nuestro negocio, resultados operativos y condición financiera.**

Una decisión de la Reserva Federal de los Estados Unidos de aumentar las tasas de interés aplicables para las reservas de los bancos puede conducir a un aumento general de las tasas de interés en Estados Unidos. Por ejemplo, la Reserva Federal de los Estados Unidos aumentó la tasa de interés de referencia del banco central en un punto porcentual en 2018. Esto, a su vez, puede reorientar el flujo de capital de los mercados emergentes a Estados Unidos porque los inversionistas pueden obtener mayores retornos ajustados al riesgo en economías más grandes o más desarrolladas que en México. Como resultado, las compañías en economías de mercados emergentes como México podrían encontrar más difícil y costoso pedir prestado capital y refinanciar la deuda existente. Esto puede afectar negativamente nuestro negocio, resultados operativos y condición financiera.

**México ha experimentado un período de creciente actividad delictiva y tales actividades podrían afectar nuestras operaciones.**

De acuerdo con los datos publicados por el Banco de México, la afluencia de divisas del turismo alcanzó aproximadamente US\$24,562,604 mil millones en 2019, lo que significó un aumento en comparación con 2018, cuando se informaron aproximadamente US\$ 22,526.4 mil millones como entrada de divisas del turismo, lo que representa un aumento de US\$2,036.2 mil millones en 2019.<sup>5</sup>

No obstante, lo anterior, en los últimos años, México ha experimentado un período de mayor actividad criminal, principalmente relacionado con las actividades de los carteles de la droga y el crimen organizado. En respuesta, el gobierno federal mexicano, así como las autoridades estatales y locales han implementado varias medidas de

---

<sup>5</sup> Banxico 2020.

seguridad, pero a pesar de sus esfuerzos, estos crímenes continúan existiendo en México. Las preocupaciones de seguridad relacionadas pueden afectar la industria del turismo y los viajes aéreos, lo que afecta directamente nuestras operaciones. Esta actividad delictiva, su potencial escalada y la violencia asociada con ella pueden tener un impacto negativo en el entorno empresarial en el que operamos y, por lo tanto, en nuestra condición financiera y resultados operativos.

Hemos implementado procedimientos diseñados para prevenir y sancionar actividades ilegales. Sin embargo, no es posible garantizar que estos procedimientos evitarán todas las actividades ilegales por parte de nuestros empleados. Además, nuestros empleados podrían participar en actividades ilegales, incluido el transporte de drogas, que podrían estar sujetos a multas u otras sanciones, lo que puede tener un efecto adverso en nuestro negocio, condición financiera o resultados operativos.

**El crimen violento en México ha tenido un fuerte impacto adverso, y puede continuar impactando negativamente, la economía mexicana y puede tener un efecto negativo en nuestro negocio, resultados operativos o condición financiera.**

México ha experimentado altos niveles de delitos violentos en los últimos años en relación con el tráfico ilegal de drogas, particularmente en los estados del norte de México cerca de la frontera con Estados Unidos. Esta violencia ha tenido un impacto adverso en la actividad económica en México. Además, los delitos violentos pueden afectar aún más los viajes dentro de México y entre México y otros países, incluido Estados Unidos, afectar los aeropuertos o ciudades en las que operamos, tales como los aeropuertos o ciudades en el norte de México en los que tenemos operaciones significativas y aumentar nuestros costos de seguro y costos de seguridad. No podemos asegurar que los niveles de delitos violentos en México o su expansión a una porción más grande de México, sobre la cual no tenemos control, no aumentarán ni disminuirán y no tendrán más efectos adversos en la economía del país y en nuestro negocio, resultados operativos o condición financiera.

### **(iii) Riesgos Relacionados con Nuestras Acciones**

***Los Accionistas Extranjeros pueden llegar a tener derechos de voto limitados.***

De conformidad con la Ley de Inversión Extranjera (1) una persona física de nacionalidad mexicana, o (2) una sociedad mexicana que tenga mayoría de capital mexicano o cláusula de exclusión de extranjeros se considera un “inversionista mexicano”. Todos los demás tenedores de nuestras acciones ordinarias son considerados “inversionistas extranjeros” para efectos de la Ley de Inversión Extranjera.

El 30 de marzo de 2011, la Dirección General de Inversión Extranjera nos autorizó la emisión de acciones que se considerará “inversión neutra”, permitiendo la tenencia por Accionistas Extranjeros de acciones. En caso que, en cualquier momento, existan inversionistas extranjeros, las Acciones que sean propiedad de dichos inversionistas extranjeros serán consideradas automáticamente y sin necesidad de acto posterior alguno como “inversión neutra” y únicamente conferirán a sus propietarios los siguientes derechos de minoría, en la medida en la que alcancen los porcentajes que requiere la LMV, (1) derecho a ejercer la acción de responsabilidad contemplada en el artículo 38 de la LMV (contra consejeros y funcionarios relevantes); (2) en términos del artículo 50 de la LMV, derecho a: (i) designar y revocar a un miembro del Consejo de Administración de la Emisora, (ii) requerir la convocatoria a asamblea general de accionistas de la Emisora, y (iii) solicitar el aplazamiento de la votación por una sola ocasión, en la asamblea general de accionistas de la Emisora, de cualquier asunto sobre el cual no se consideren suficientemente informados; (3) en términos del artículo 51 de la LMV, derecho a oponerse judicialmente a las resoluciones de las asambleas generales de accionistas de la Emisora; y (4) derecho a ejercer la acción de responsabilidad contemplada en el artículo 52 de la LMV (contra accionistas que tengan un conflicto de interés).

Sin perjuicio de los derechos antes mencionados y que se mencionan en el siguiente párrafo, los inversionistas extranjeros tendrán el derecho a comparecer a las asambleas generales ordinarias de accionistas y votar las acciones de las que sea propietario hasta por el número de acciones que represente un máximo equivalente al 49% de las acciones con derecho a voto presentes o representadas en una asamblea de accionistas propiedad de accionistas que no sean inversionistas extranjeros. El resto de las acciones propiedad de inversionistas extranjeros que excedan del porcentaje anterior serán consideradas votadas en el mismo sentido en que lo hagan los accionistas que no sean

inversionistas extranjeros. Para estos efectos, en el caso que más de un inversionista extranjero pretendiese ejercer su derecho de voto conforme a este inciso, los inversionistas extranjeros podrán ejercer su derecho hasta por la parte proporcional del porcentaje máximo antes referido que respecto del resto de los inversionistas extranjeros que comparezcan a la asamblea general de accionistas que corresponda.

Los inversionistas extranjeros también tendrán el derecho a comparecer y votar en las asambleas generales extraordinarias de accionistas (incluyendo en las asambleas que se pretenda resolver respecto de lo dispuesto por el artículo 108 de la LMV, relativo a la cancelación de la inscripción de las Acciones en el RNV), en las asambleas en las que se pretenda resolver respecto de lo dispuesto por el artículo 47 de la LMV –operaciones relevantes- y en cualesquier asambleas de accionistas (sean ordinarias o extraordinarias) en las que se pretenda acordar un aumento o reducción del capital social de las Sociedad.

***El pago y el monto de dividendos se encuentran sujetos a la determinación de nuestros accionistas.***

Nuestro Consejo de Administración debe presentar nuestros estados financieros auditados consolidados para el ejercicio fiscal anterior a nuestra asamblea general ordinaria anual de accionistas para su aprobación. Una vez que nuestros accionistas aprueben nuestros estados financieros auditados consolidados anuales, los accionistas deberán asignar la utilidad neta al ejercicio fiscal anterior.

La aprobación de dividendos es recomendada por nuestro Consejo de Administración y aprobada por nuestra asamblea de accionistas. En tanto que nuestros accionistas principales continúen controlando la mayoría de nuestras acciones, dichos accionistas tendrán la capacidad de determinar si se deben pagar dividendos y el monto de estos. En consecuencia, habrá años en los que no haya distribución de dividendos y otros años en los que distribuiremos una parte sustancial de nuestras utilidades. En este último caso, nuestro crecimiento potencial podría verse limitado.

Los dividendos recomendados por nuestro Consejo de Administración dependerán de varios factores, incluyendo resultados de operación, posición financiera, requerimientos de flujos de efectivo, prospectos de negocios, implicaciones fiscales, términos y condiciones financieros que pueden limitar nuestra capacidad para pagar dividendos, si pérdidas de ejercicios fiscales anteriores han sido pagadas o absorbidas, si se han creado o mantenido reservas legales y otros factores que nuestro Consejo de Administración y los accionistas pueden tomar en consideración. En cualquier caso, de conformidad con la legislación mexicana, únicamente podemos pagar dividendos con respecto a estados financieros de años completos que hayan sido aprobados por los accionistas, si las pérdidas de ejercicios fiscales anteriores han sido pagadas o absorbidas y si el pago de dividendos correspondiente ha sido expresamente aprobado por nuestros accionistas.

De conformidad con la legislación mexicana, los dividendos sólo pueden ser pagados de resultados acumulados derivados de los resultados del ejercicio respectivo o de ejercicios anteriores, si (1) es creada o mantenida la reserva legal, al segregar anualmente el 5% de las utilidades netas, hasta que la reserva legal represente al menos el 20% del capital suscrito y pagado, (2) los accionistas, reunidos en asamblea de accionistas, aprueben los resultados que reflejen las utilidades y el pago de los dividendos, y (3) las pérdidas correspondientes a ejercicios fiscales anteriores hayan sido pagadas o absorbidas. Nuestro Consejo de Administración no ha recomendado ni los accionistas han aprobado una política de dividendos y, no es factible un pago de dividendos en el futuro inmediato. Asimismo, como una sociedad controladora sin más activos significativos que las acciones de nuestras subsidiarias, dependemos de los dividendos y otros pagos de nuestras subsidiarias para obtener suficientes fondos para pagar dividendos a nuestros accionistas.

***La distribución de los dividendos entre nuestros accionistas será en Pesos.***

En caso de realizar la distribución de dividendos a nuestros accionistas, dichos dividendos serán en Pesos. Cualesquiera fluctuaciones significativas en los tipos de cambio entre Pesos y Dólares u otras monedas podrían tener un impacto adverso en el Dólar u otras cantidades en moneda equivalente que los tenedores de nuestras Acciones reciban por la conversión. Adicionalmente, la cantidad pagada en Pesos podría no ser inmediatamente convertida en Dólares u otras monedas. En virtud de que el gobierno federal mexicano actualmente no restringe la capacidad de mexicanos o extranjeros de convertir Pesos a Dólares u otras monedas, el gobierno federal mexicano podría instituir

políticas restrictivas de control de cambio en el futuro como lo ha hecho en el pasado. Las fluctuaciones futuras en los tipos de cambio y el efecto de cualesquiera medidas de control de cambio adoptadas por el gobierno federal.

***Emisiones futuras de acciones o la venta de nuestras Acciones podría resultar en la disminución en el precio de nuestras Acciones.***

En el futuro, podríamos emitir valores de capital adicionales para financiamiento y otros propósitos corporativos en general. No podemos predecir el tamaño de las emisiones futuras de nuestras acciones o el efecto, en su caso, que las emisiones futuras y la venta de nuestras Acciones tendrá en su precio de mercado. La venta de cantidades sustanciales de nuestras Acciones, o la percepción de que dicha venta podría ocurrir, podría afectar significativamente los precios de mercado de nuestras Acciones.

***El incumplimiento con los requisitos para mantener el listado de nuestras Acciones en la Bolsa Mexicana de Valores o su registro ante la CNBV podría tener un efecto adverso en el precio o liquidez de nuestras Acciones.***

Debemos cumplir con ciertos requisitos establecidos por la CNBV y la Bolsa Mexicana de Valores, incluyendo ciertos requisitos de divulgación, para mantener el registro de nuestras Acciones en el RNV que mantiene la CNBV y el listado de nuestras Acciones en la Bolsa Mexicana de Valores. Si no somos capaces de cumplir con dichos requisitos, el listado de nuestras Acciones en la Bolsa Mexicana de Valores puede ser suspendido o cancelado, lo que podría tener un efecto material adverso en el valor de mercado de nuestras Acciones o en la liquidez de estas.

***La volatilidad y liquidez relativa de los mercados de valores mexicanos podrían afectar significativamente a los tenedores de nuestras Acciones.***

A pesar de que la Bolsa Mexicana de Valores es una de las bolsas de valores más grandes en Latinoamérica en términos de capitalización de mercado, es sustancialmente más pequeña, menos líquida y más volátil que los mercados de valores en los Estados Unidos. A pesar de que el público participa en la intermediación de valores en la Bolsa Mexicana de Valores, una porción sustancial de la actividad de intermediación se lleva a cabo por o por cuenta de inversionistas institucionales. Nuestra compañía y Acciones ordinarias no se encuentran entre las acciones más cotizadas, y por lo tanto dichas características de mercado podrían limitar sustancialmente la capacidad de nuestros accionistas para vender sus Acciones ordinarias al precio y en el momento que así lo deseen y, como resultado, podría impactar negativamente el valor de mercado de las Acciones ordinarias en sí mismas.

***El valor de mercado de nuestras Acciones podría fluctuar significativamente.***

El valor de mercado futuro de nuestras Acciones podría ser volátil y estar sujeto a amplias fluctuaciones debido a varios factores, muchos de los cuales se encuentran fuera de nuestro control, incluyendo:

- cambios en la valuación de mercado de las compañías que presten servicios similares;
- condiciones económicas, regulatorias, políticas y de mercado en México, los Estados Unidos y otros países de mercados emergentes;
- condiciones o tendencias en la industria de las aerolíneas;
- la introducción de nuevos servicios prestados por nosotros o nuestros competidores;
- variaciones entre nuestros resultados actuales y las proyecciones de los analistas o inversionistas;
- anuncios nuestros o de otras aerolíneas y desarrollos que afecten nuestro negocio;
- los resultados de o las acciones tomadas por nuestros competidores;
- las percepciones de los inversionistas de nuestra compañía y los servicios que prestamos;

- las percepciones respecto de la industria de las aerolíneas, incluyendo condiciones de seguridad y salud pública;
- devaluaciones de moneda e imposición de controles de capital;
- adiciones o despidos de personal administrativo clave; o
- emisiones futuras o ventas de nuestras acciones ordinarias.

***Las protecciones para los accionistas minoritarios podrían estar menos desarrolladas que aquellas para los tenedores de valores de emisores de los Estados Unidos u otros mercados del extranjero.***

Las protecciones otorgadas a los accionistas minoritarios conforme a las leyes mexicanas son diferentes a las otorgadas a los accionistas minoritarios e inversionistas de valores de capital en los Estados Unidos y podrían ser menos amplias o desarrolladas conforme a precedentes judiciales. La legislación aplicable a los deberes de los consejeros de emisoras mexicanas (en particular, los deberes de lealtad y diligencia) es relativamente nueva y no ha sido objeto de interpretación judicial en México, en tanto que en diversos estados de los Estados Unidos los deberes de diligencia y lealtad han sido objeto de resoluciones judiciales que han contribuido a definir y proteger eficazmente los derechos de los accionistas minoritarios. Las acciones de responsabilidad de los accionistas de una sociedad anónima bursátil en los términos de la ley mexicana únicamente podrán ejercerse en casos de incumplimiento de los deberes de diligencia y lealtad.

La responsabilidad que derive de dichas acciones solamente será en beneficio del emisor (y no así de los accionistas) y solamente pueden ser iniciadas por el propio emisor o por los accionistas propietarios de al menos el 5% de todas las acciones en circulación. La regulación y políticas en materia de conflictos de interés o control interno pueden asimismo estar menormente definidos y ser menos exigentes en México que en los Estados Unidos. En México se permiten las acciones colectivas, sin embargo, existe experiencia limitada respecto de dichas acciones, los requisitos de procedencia de las mismas son ambiguos y los resultados no son predecibles. Estos factores podrían afectar e inhibir cualquier acción colectiva en México. Como resultado de dichos factores, en la práctica puede ser más difícil para nuestros accionistas minoritarios exigir derechos en contra de nosotros o nuestros consejeros o accionistas controladores que para los accionistas de una compañía de Estados Unidos o domiciliada en algunas jurisdicciones europeas.

***Ciertas disposiciones de nuestros Estatutos podrían retrasar o limitar un cambio de control de Grupo Aeroméxico.***

Nuestros Estatutos establecen que cualquier adquisición de 2.5% o más de nuestras acciones en circulación, en una operación o en varias operaciones simultáneas o sucesivas por cualquier persona o grupo de personas, requerirá de la aprobación previa de nuestro Consejo de Administración. Adicionalmente, la celebración de un acuerdo entre un grupo de nuestros accionistas que resulte en el ejercicio conjunto de los derechos de voto de 2.5% o más de nuestras acciones requiere de la aprobación previa de nuestro Consejo de Administración. En caso de que dicha aprobación no sea obtenida antes de la consumación de una adquisición de acciones o la celebración de un convenio de accionistas, los titulares de las acciones afectadas no podrán ejercer los derechos corporativos con respecto a dichas acciones, incluyendo, sin limitar, los derechos de voto.

En adición al requerimiento de la aprobación previa de nuestro Consejo de Administración, una persona o grupo de personas que pretendan adquirir la titularidad del 30% o más de nuestras acciones estarán obligadas a realizar una oferta pública de lo que resulte mayor entre (1) el porcentaje de acciones que se busca, o (2) 10% de nuestras acciones ordinarias en circulación; en el entendido de que si la adquisición de acciones por dicha persona o grupo de personas se lleva a cabo con la intención de adquirir el control de nuestra compañía, la oferta de compra deberá ser por el 100% de nuestras acciones en circulación. Dichas disposiciones podrían retrasar o limitar el cambio de control de Grupo Aeroméxico o un cambio en nuestra administración. La existencia de dichas disposiciones podría limitar el precio, que los inversionistas estarían dispuestos a pagar por Acciones en el futuro.

***La ejecución de sentencias de responsabilidad civil en contra de los consejeros, directivos relevantes y accionistas controladores de la Compañía puede resultar difícil.***

Somos una sociedad anónima bursátil de capital variable, constituida conforme a las leyes de México, con domicilio en México, y la mayoría de nuestros consejeros, directivos relevantes y accionistas controladores residen fuera de los Estados Unidos. Además, la mayor parte de los activos de la Compañía y todos o la mayor parte de los activos de dichas personas están ubicados fuera de los Estados Unidos. Como resultado de lo anterior, podría no ser posible para los inversionistas emplazar a juicio a dichas personas o a nosotros, dentro de los Estados Unidos o en alguna otra jurisdicción fuera de México, o bien para ejecutar en contra de nosotros o dichas personas sentencias dictadas en esas jurisdicciones, incluyendo cualquier juicio en el que se demande responsabilidad civil de conformidad con las leyes de valores estadounidenses, federales o estatales. Existe duda en cuanto a si dichas personas pueden ser declaradas responsables en México con fundamento en las leyes federales de valores de los Estados Unidos, ya sea mediante juicios promovidos en México o procedimientos de ejecución de sentencias dictadas por tribunales de los Estados Unidos.

**iv) Factores de riesgo relacionados con las Notas Senior no Garantizadas**

**Nuestro endeudamiento y otras obligaciones podrían perjudicar nuestra flexibilidad financiera, posición competitiva y condición financiera y podrían impedirnos cumplir con nuestras obligaciones bajo las Notas Senior no Garantizadas y la Garantía.**

Tenemos, y después de ofrecer las Notas Senior no Garantizadas, continuaremos teniendo, una cantidad significativa de endeudamiento y otras obligaciones. Al 31 de diciembre de 2019, el Garante (Grupo Aeroméxico) y sus subsidiarias tenían una deuda total de \$63,908.8 millones de pesos (excluyendo gastos prepagados), incluida la deuda del Emisor y sus subsidiarias. Además, tenemos obligaciones fijas sustanciales de conformidad con los arrendamientos operativos en relación con ciertas aeronaves. Los términos del acta de emisión de bonos que rigen las Notas Senior no Garantizadas o nuestro otro endeudamiento no nos restringirán ni limitarán de incurrir en un endeudamiento adicional (incluido el endeudamiento garantizado) y otras obligaciones, que podrían tener un efecto adverso importante en nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos.

Nuestro endeudamiento y otras obligaciones pueden tener otras consecuencias importantes para los inversionistas en las Notas Senior no Garantizadas, que incluyen:

- hacer más difícil para el Emisor y el Garante cumplir con sus obligaciones conforme a su endeudamiento, incluyendo las Notas Senior no Garantizadas;
- limitar nuestra capacidad de obtener fondos adicionales para capital de trabajo, gastos de capital, adquisiciones, inversiones y propósitos corporativos generales, y afectar negativamente los términos en los que se puede obtener dicho financiamiento;
- exigirnos que dediquemos una parte sustancial de nuestro flujo de efectivo de las operaciones a los pagos de nuestro endeudamiento y otras obligaciones, reduciendo así los fondos disponibles para otros fines;
- aumentar nuestra vulnerabilidad a las crisis económicas, las condiciones de la industria y los eventos externos catastróficos;



- exponernos a aumentos en las tasas de interés; y
- limitar nuestra capacidad de responder a las oportunidades comerciales, reaccionar a los cambios en nuestro negocio e industria y resistir los riesgos operativos que son habituales en la industria.

Cualquiera de los factores anteriores podría afectar materialmente nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos.

**Los pagos de las Notas Senior no Garantizadas y la Garantía serán efectivamente menores a cualquiera de las deudas garantizadas del Emisor y del Garante y estructuralmente menores a las obligaciones de deuda existentes y futuras de las subsidiarias del Garante, distintas del Emisor.**

Las Notas Senior no Garantizadas y la Garantía constituirán las obligaciones preferenciales no garantizadas del Emisor y del Garante, respectivamente, y tendrán el mismo derecho de pago con todas sus otras obligaciones preferenciales no garantizadas presentes y futuras respectivas que no están expresamente subordinadas en el derecho de pago de las Notas Senior no Garantizadas, salvo otras obligaciones preferenciales por ley (tales como impuestos, seguridad social y reclamos laborales). Si bien los tenedores de las Notas Senior no Garantizadas tendrán un reclamo directo, pero no garantizado, sobre los activos y bienes del Emisor y el Garante, el pago de las Notas Senior no Garantizadas y la Garantía estará subordinado en derecho de pago a cualquiera de los Emisores y del Garante existentes o deuda garantizada futura, respectivamente, en la medida del valor de los activos que garantizan dicha deuda. El pago por nuestra parte con respecto a las Notas Senior no Garantizadas y la Garantía también estará estructuralmente subordinado al pago de la deuda garantizada y no garantizada, incluidas las cuentas por pagar comerciales y otros acreedores de las filiales del Garante (que no sean el Emisor).

Al 31 de diciembre de 2019, la deuda total consolidada del Garante y las subsidiarias del Garante (excluyendo gastos prepagados) era de \$ 35,411.3 millones (US\$ 1,877.2 millones), de los cuales \$ 32,463.1 millones (US\$ 1,720.9 millones) fue deuda garantizada, y las subsidiarias del Garante (además del Emisor) tenían \$ 3.2 millones (US\$ 0.2 millones) de deuda total (excluyendo gastos pagados por adelantado) a los que se subordinarán estructuralmente los Bonos y la Garantía. Al 31 de diciembre de 2019, sobre una base pro forma, después de dar efecto a los Bonos ofrecidos por el presente y al uso de los ingresos derivados de ellos, el Garante y las subsidiarias del Garante habrían tenido una deuda total consolidada (excluyendo gastos prepagados) por \$ 42,957.0 millones (US\$ 2,277.2 millones), \$ 32,463.1 millones (US\$ 1,720.9 millones) de los cuales habrían sido deuda garantizada, y las subsidiarias del Garante (aparte del Emisor) habrían tenido \$ 3.2 millones (US\$ 0.2 millones) de la deuda total (excluidos los gastos pagados por adelantado) a los que se estarían subordinados estructuralmente los Bonos y la Garantía.

Si el Emisor o el Garante se declaran insolventes o entran en liquidación, o quedan sujetos a procedimientos de concurso mercantil, los prestamistas o acreedores garantizados tendrán derecho a ejercer los recursos en relación con la garantía. En consecuencia, cualquier producto de la realización de la garantía otorgada en beneficio de los acreedores garantizados se aplicaría primero a los montos adeudados en virtud de las obligaciones de deuda garantizadas, antes de que cualquier producto, si lo hubiera, estuviera disponible para realizar los pagos de las Notas Senior no Garantizadas. Después de dicha aplicación de los ingresos de la garantía y las prioridades, es posible que no quede ningún activo a partir del cual se puedan satisfacer las reclamaciones de los tenedores de las Notas Senior no Garantizadas.

Además, si queda algún activo después del pago de estos prestamistas o acreedores garantizados, los activos restantes estarían disponibles para los acreedores preferenciales bajo la ley mexicana, tales como los titulares de reclamaciones fiscales, de seguridad social y laborales, y podrían ser insuficientes para satisfacer las reclamaciones de los tenedores de las Notas Senior no Garantizadas y tenedores de otras deudas no garantizadas que tengan el mismo rango que los tenedores de las Notas Senior no Garantizadas.

Además, los acreedores del Emisor y del Garante pueden tener instrumentos negociables u otros instrumentos regidos por la ley mexicana que otorguen derechos para unir los activos del Emisor o del Garante al inicio de los procedimientos judiciales en la jurisdicción pertinente, cuyo embargo es probable que resulte en prioridades que beneficien a esos acreedores en comparación con los derechos de los tenedores de las Notas Senior no Garantizadas.

**Nuestras obligaciones en virtud de las Notas Senior no Garantizadas se convertirían y subordinarían legalmente en caso de concurso mercantil.**

Según la ley mexicana, si el Emisor o el Garante se declaran insolventes, en quiebra o quedan sujetos a un proceso de reorganización (concurso mercantil o quiebra), sus obligaciones respectivas en virtud de las Notas Senior no Garantizadas y la Garantía (i) se convertirían a pesos y luego de pesos a unidades de inversión, conocidas como UDIs, (ii) quedarían satisfechos en el momento en que se satisfagan los reclamos de todos nuestros acreedores, (iii) estarían sujetos al resultado y a las prioridades reconocidas en los procedimientos pertinentes, (iv) dejarían de acumularse interés desde la fecha en que se declare el concurso mercantil, (v) no se ajustarán para tener en cuenta cualquier depreciación del peso frente al dólar estadounidense que ocurra después de dicha declaración, y (vi) estarían sujetos a ciertas preferencias legales, incluidas las reclamaciones fiscales, de seguridad social y laborales, y reclamaciones de acreedores garantizados (hasta el valor de la garantía proporcionada a dichos acreedores). Por tales razones, la capacidad de los tenedores de las Notas Senior no Garantizadas para cobrar efectivamente los pagos adeudados en virtud de las Notas Senior no Garantizadas y la Garantía puede verse comprometida o sujeta a demora y puede verse afectada de manera adversa y material.

Además, según la ley mexicana, es posible que, en caso de que seamos declarados insolventes, en quiebra o sujetos a concurso mercantil o quiebra, cualquier monto por el cual el monto principal declarado de las Notas Senior no Garantizadas exceda su valor acumulado puede considerarse como no vencido y, por lo tanto, las reclamaciones de los tenedores de las Notas Senior no Garantizadas se pueden permitir sólo en la medida del valor acumulado de las Notas Senior no Garantizadas.

**La Garantía puede no ser exigible.**

El Emisor es una subsidiaria de propiedad absoluta del Garante. Las Notas Senior no Garantizadas estarán total, incondicional e irrevocablemente garantizados, sobre una base quirografaria, por el Garante. La Garantía proporciona una base para una reclamación directa contra el Garante; sin embargo, es posible que la Garantía no sea exigible según las leyes mexicanas, estadounidenses u otras leyes aplicables.

Si bien la ley mexicana no prohíbe otorgar garantías de compañía matriz y, como resultado, no impide que la Garantía de las Notas Senior no Garantizadas sea válida, vinculante y ejecutable contra el Garante, la Garantía se limitará al monto máximo que no deje las obligaciones del Garante sujetas a evasión según las disposiciones aplicables de transmisión fraudulenta. En virtud de esta limitación, la obligación del Garante conforme a la Garantía podría ser significativamente menor que las cantidades pagaderas con respecto a las Notas Senior no Garantizadas o el Garante puede no tener ninguna obligación en virtud de la Garantía. La limitación anterior puede no proteger a la Garantía de los desafíos de transmisión fraudulenta o, si lo hace, el monto restante adeudado y cobrable bajo la Garantía puede no ser suficiente, de ser necesario, para pagar las Notas Senior no Garantizadas en su totalidad cuando se vencen.

Además, en caso de que el Garante quede sujeto a un proceso de reorganización judicial (concurso mercantil o quiebra), la Garantía proporcionada por el Garante puede considerarse como una transmisión fraudulenta y ser declarada nula en función de que se considera que el Garante no recibió una contraprestación a cambio de dicha Garantía.

Según las leyes de transmisión fraudulenta o transferencia fraudulenta, un tribunal podría subordinar o anular las obligaciones del Garante en virtud de la Garantía. En general, en la medida en que un tribunal determine que en el momento en que el Garante suscribió la Garantía, ya sea (a) el Garante incurrió en la Garantía con la intención de obstaculizar, retrasar o defraudar a cualquier acreedor presente o futuro o la insolvencia contemplada con un diseño para favorecer a uno o más acreedores con exclusión de otros o (b) el Garante no recibió una contraprestación justa o un valor razonablemente equivalente por la emisión de la Garantía y, en el momento en que emitió la Garantía, el Garante (i) era insolvente o se declaró insolvente como resultado de la emisión de la Garantía, (ii) se comprometió o estuvo a punto de participar en un negocio o transacción para la cual los activos restantes del Garante constituían un capital irrazonablemente pequeño, (iii) tenía la intención de incurrir o creía que incurriría en deudas más allá de su capacidad de pagar esas deudas a medida que vencieran, o (iv) era un demandado en una acción por daños monetarios, o tenía una sentencia por daños monetarios declarada contra el Garante si, después del juicio final, el

fallo no está satisfecho, entonces el tribunal podría anular o subordinar las obligaciones del Garante en virtud de la Garantía a favor de otras obligaciones del Garante. Además, cualquier pago por parte del Garante se podría anular y exigir que se devuelva al Garante o a un fondo en beneficio de sus acreedores.

Entre otras cosas, una impugnación legal de las obligaciones de un Garante en virtud de una Garantía por motivos de transmisión fraudulenta podría centrarse en los beneficios, de haberlos, realizados por el Garante como resultado de la emisión de las Notas Senior no Garantizadas. En la medida en que la Garantía se anule como una transmisión fraudulenta o no se pueda hacer cumplir por cualquier otro motivo, los titulares de las Notas Senior no Garantizadas no tendrían ningún reclamo contra el Garante y serían acreedores únicamente del Emisor. Si ocurriera algún evento de este tipo, la solvencia crediticia de las Notas Senior no Garantizadas y el valor de mercado de las Notas Senior no Garantizadas en el mercado secundario pueden verse afectados de manera adversa.

**El acta de emisión y las Notas Senior no Garantizadas contienen pactos restrictivos limitados y otras protecciones para los tenedores de las Notas Senior no Garantizadas.**

El acta de emisión que rige las Notas Senior no Garantizadas no contendrá ninguna restricción a la capacidad del Emisor, del Garante o de las subsidiarias del Garante de incurrir en una cantidad ilimitada de endeudamiento adicional, incluido el endeudamiento garantizado. Si el Emisor o el Garante incurren en una deuda adicional, los tenedores de esa deuda tendrán preferencia sobre, en el caso de la deuda garantizada, o tendrán derecho a compartir de manera proporcional con los tenedores de las Notas Senior no Garantizadas, en el caso de la deuda que se encuentre en un valor igual y con base en las Notas Senior no Garantizadas, en cualquier producto distribuido en conexión con una insolvencia, concurso mercantil, liquidación, reorganización, disolución, quiebra u otra liquidación del Emisor o del Garante, según corresponda. Esto puede tener el efecto de reducir la cantidad de ingresos pagados a los tenedores de las Notas Senior no Garantizadas. Si el Emisor, el Garante o las filiales del Garante incurren en deudas o pasivos adicionales, nuestra capacidad de pagar nuestras obligaciones sobre las Notas Senior no Garantizadas podría verse afectada negativamente. Esperamos que el Emisor, el Garante y las subsidiarias del Garante incurran, en su momento, en deudas adicionales y otros pasivos.

Las restricciones en el acta de emisión relacionadas con la capacidad del Emisor, el Garante y las subsidiarias del Garante de realizar operaciones con filiales se aplica sólo con respecto a las operaciones con filiales que implican una contraprestación que exceda los US\$ 5.0 millones.

Además, el acta de emisión que rige las Notas Senior no Garantizadas no contendrá ninguna restricción a la capacidad del Emisor, del Garante o de las subsidiarias del Garante de crear gravámenes sobre nuestros activos o pagar dividendos, emitir o recomprar valores o hacer cualquier otra inversión.

**El Garante es una sociedad controladora y depende de los resultados operativos de sus subsidiarias.**

El Garante es una sociedad controladora (*holding company*) sin operaciones independientes o activos sustanciales distintos del capital social de sus subsidiarias operativas, incluyendo el Emisor. En consecuencia, el desempeño del Garante bajo la Garantía depende de los resultados operativos de sus compañías subsidiarias y de su capacidad para pagarle dividendos. Cada una de sus subsidiarias es una persona moral distinta y, bajo ciertas circunstancias, las restricciones legales, fiscales y contractuales pueden limitar su capacidad de pagar dividendos. Cualquier cambio adverso en la condición financiera o en los resultados operativos de sus subsidiarias, incluido el Emisor, afectaría su condición financiera. Sus subsidiarias no estarían obligadas a poner a nuestra disposición fondos para realizar pagos de conformidad con la Garantía.

**Es posible que el Emisor y el Garante no puedan financiar una oferta de cambio de control requerida por el acta de emisión, lo que resultaría en un incumplimiento bajo el contrato que rige las Notas Senior no Garantizadas.**

Los términos de las Notas Senior no Garantizadas requerirán que el Emisor haga una oferta para recomprar las Notas Senior no Garantizadas cuando ocurra un evento de activación de cambio de control especificado a un precio de compra igual al 101% del monto de la suerte principal de las Notas Senior no Garantizadas, más intereses

devengados y no pagados e Interés Adicional, de haberlo, en, pero excluyendo, la fecha de compra. Cualquier acuerdo de financiamiento que el Emisor y el Garante puedan suscribir puede requerir el pago de las cantidades pendientes en caso de un evento de cambio de control y limitar la capacidad del Emisor y del Garante de financiar la recompra de las Notas Senior no Garantizadas en ciertas circunstancias. Es posible que ni el Emisor ni el Garante tengan fondos suficientes en el momento del cambio de control para realizar la recompra de Bonos requerida o que las restricciones en otros arreglos de financiamiento no permitan las recompras. Si el Emisor no puede recomprar las Notas Senior no Garantizadas en tales circunstancias, esto sería un evento de incumplimiento bajo el contrato que puede, a su vez, provocar la activación de las disposiciones de incumplimiento cruzado en cualquiera de los otros instrumentos de deuda del Emisor o del Garante.

#### **Las Notas Senior no Garantizadas están sujetos a restricciones de transferencia.**

Las Notas Senior no Garantizadas no se han registrado de conformidad con la Ley de Valores ni con ninguna ley de valores estatal, y no estamos obligados a hacerlo, y actualmente no planeamos realizar dicho registro en el futuro inmediato. Como resultado, las Notas Senior no Garantizadas no se pueden ofrecer ni vender dentro de Estados Unidos o para, o por cuenta o beneficio de, personas estadounidenses, excepto en virtud de una exención o en una operación que no esté sujeta a los requisitos de registro de la Ley de Valores y leyes de valores estatales aplicables. Los posibles inversionistas deben ser conscientes de que los inversionistas deben asumir los riesgos financieros de esta inversión por un período de tiempo indefinido. Consulte "Restricciones de transferencia" para obtener una explicación completa de dichas restricciones.

#### **Es posible que no se desarrolle un mercado comercial activo para las Notas Senior no Garantizadas.**

Actualmente no hay mercado para las Notas Senior no Garantizadas. Haremos todos los esfuerzos comercialmente razonables para hacer que las Notas Senior no Garantizadas se coticen en el SGX-ST, aunque no se puede garantizar que se logre dicha cotización. Incluso si las Notas Senior no Garantizadas se cotizaran en esa bolsa, podemos eliminarlos en cualquier momento. Es posible que no se desarrolle un mercado de negociación para las Notas Senior no Garantizadas, o si se desarrollara un mercado para las Notas Senior no Garantizadas, podrían negociarse con un descuento de su precio de oferta inicial, dependiendo de muchos factores, incluidas las tasas de interés vigentes, el mercado de valores similares, condiciones económicas generales y nuestra condición financiera. Los compradores iniciales no tienen la obligación de hacer un mercado con respecto a las Notas Senior no Garantizadas, y no podemos asegurar que se desarrollarán o mantendrán mercados comerciales. En consecuencia, no podemos garantizarle el desarrollo o la liquidez de ningún mercado de negociación de las Notas Senior no Garantizadas. Si no se desarrolla o se interrumpe un mercado activo para las Notas Senior no Garantizadas, el precio de mercado y la liquidez de las Notas Senior no Garantizadas pueden verse afectados negativamente.

#### **Los pagos reclamados en México sobre las Notas Senior no Garantizadas, de conformidad con una sentencia o de otra manera, se descargarán en pesos.**

En el caso de que se inicien procedimientos judiciales contra nosotros en México, ya sea para hacer cumplir una sentencia emitida por un tribunal no mexicano o como resultado de una acción original presentada en México, o si de lo contrario se nos reclama el pago en México, no estaríamos obligados a cumplir esas obligaciones en una moneda que no sea la moneda mexicana. Según la ley mexicana, una obligación, ya sea como resultado de una sentencia o un acuerdo, denominada en una moneda que no sea la moneda mexicana, que se paga en México, se puede cumplir en moneda mexicana al tipo de cambio vigente en la fecha en que se realicen los pagos. Ese tipo de cambio lo determina actualmente el Banco de México y se publica todos los días bancarios en el Diario Oficial de la Federación. Como resultado, puede sufrir un déficit de dólares estadounidenses si obtiene un fallo o un pago en México que se realice en pesos mexicanos. Debe tener en cuenta que no existe una acción separada o que sea exigible en México para la compensación por cualquier déficit.

#### **Es posible que tenga dificultades para hacer valer sus derechos contra nosotros y nuestros consejeros y directivos.**

Somos una sociedad anónima de capital variable constituida y organizada de conformidad con las leyes de México, y el Garante es una sociedad anónima bursátil de capital variable constituida y organizada de conformidad

con las leyes de México. Todos excepto tres de nuestros consejeros, funcionarios y expertos nombrados aquí no son residentes de Estados Unidos y prácticamente todos los activos de dichas personas no residentes en Estados Unidos y prácticamente todos nuestros activos se encuentran fuera de Estados Unidos. Como resultado, puede que no sea posible que los inversionistas efectúen el emplazamiento judicial dentro de Estados Unidos sobre dichas personas o que puedan hacer valer contra ellos o contra nosotros en los juicios de los tribunales de Estados Unidos basados en las disposiciones de responsabilidad civil de las leyes federales de valores de Estados Unidos. Nuestro abogado mexicano, White & Case, S.C., nos ha informado que hay dudas en cuanto a la exigibilidad, en acciones originales en tribunales mexicanos, de responsabilidades basadas únicamente en las leyes federales de valores de Estados Unidos y en cuanto a la exigibilidad en tribunales mexicanos de sentencias de tribunales de Estados Unidos obtenidas en acciones basadas en las disposiciones de responsabilidad civil de las leyes federales de valores de Estados Unidos.

Este abogado mexicano también nos ha informado que actualmente no existe ningún tratado bilateral entre Estados Unidos y México que cubra la ejecución recíproca de sentencias civiles extranjeras. En el pasado, los tribunales mexicanos han ejecutado sentencias dictadas en Estados Unidos en virtud de los principios legales de reciprocidad y cortesía, que consisten en la revisión en México de la sentencia de Estados Unidos, para determinar, entre otros asuntos, si los principios legales mexicanos del debido proceso y la no violación de la ley u orden público, entre otros requisitos establecidos en la ley o la jurisprudencia, se han cumplido debidamente, sin revisar los méritos del asunto del caso, siempre que los tribunales estadounidenses otorguen un tratamiento recíproco a las sentencias mexicanas.

**No podemos asegurar que las agencias de calificación no bajen, suspendan ni retiren las calificaciones crediticias de las Notas Senior no Garantizadas.**

Las calificaciones crediticias de las Notas Senior no Garantizadas pueden cambiar después de su emisión. Dichas calificaciones tienen un alcance limitado y no abordan todos los riesgos materiales relacionados con una inversión en las Notas Senior no Garantizadas, sino que reflejan únicamente las opiniones de las calificadoras en el momento en que se emiten las calificaciones. Las calificadoras pueden proporcionar una explicación de la importancia de tales calificaciones. No podemos asegurar que dichas calificaciones crediticias permanecerán vigentes durante un período determinado o que dichas calificaciones no serán bajadas, suspendidas o retiradas por completo por las calificadoras si, a juicio de ellas, las circunstancias lo justifican. Cualquier baja, suspensión o retiro de dichas calificaciones puede tener un efecto adverso sobre el precio de mercado y la comerciabilidad de las Notas Senior no Garantizadas.

## **(D) Otros Valores**

### ***Notas Senior emitidas por Aeroméxico***

En enero de 2020, Aeroméxico emitió Notas Senior en los Estados Unidos de América bajo la Regla 144 A de la Ley de Valores de 1933 de Estados Unidos de América y fuera de dicho país bajo la Regulación S de la Ley de Valores, a una tasa fija de 7%, por un importe de \$400 millones de dólares y con vencimiento en febrero de 2025. Las Notas están garantizadas por Grupo Aeroméxico y cotizan en la Bolsa de Valores de la República de Singapur. A la fecha del presente Reporte Anual, se registra una obligación equivalente en pesos de \$5,640,643 millones en relación con los pagos restantes de las Notas Senior.

### ***Certificados Bursátiles de Corto Plazo***

A la fecha de este Reporte, la Emisora tiene inscritos en el RNV siete emisiones de Certificados Bursátiles de Corto Plazo al amparo de un programa, los cuales se cotizan en la Bolsa Mexicana de Valores. La siguiente página contiene un resumen de las principales características de cada una de dichas emisiones.

### ***Reportes de Información***

La Emisora envía de manera periódica y continua a la CNBV y a la BMV diversos reportes de carácter público y confidencial. Durante los últimos tres ejercicios sociales, la Emisora ha entregado en forma completa y oportuna toda la información periódica y todos los reportes sobre eventos relevantes que está obligada a presentar de conformidad con la legislación aplicable.

De igual manera, en términos de la legislación vigente y aplicable en materia bursátil a los valores listados en la Bolsa de Valores de la República de Singapur, enviamos de manera periódica y continua a dicha Bolsa diversos reportes de carácter público. A partir de la emisión de los valores, hemos entregado en forma completa y oportuna toda la información periódica y todos los reportes sobre eventos relevantes que está obligada a presentar de conformidad con la legislación aplicable.

A la fecha del presente reporte no hemos emitido, registrado y/o listado otros valores en el Registro Nacional de Valores o en cualquier otro mercado diferentes a los mencionados en este reporte.

[Continúa en página siguiente]

## Certificados Bursátiles de Corto Plazo

Clave de cotización:	AEROMEX 00119	AEROMEX 00219	AEROMEX 00519	AEROMEX 00619	AEROMEX 00819	AEROMEX 00919	AEROMEX 01019	AEROMEX 01119	AEROMEX 01219
Monto emitido:	\$350,000,000	\$250,000,000.00	\$300,000,000.00	\$300,000,000.00	\$400,000,000	\$300,000,000.00	\$200,000,000.00	\$200,000,000.00	\$262,000,000.00
Fecha de emisión:	31 de enero 2019	14 de febrero 2019	11 de abril 2019	02 de mayo 2019	30 de mayo 2019	12 de septiembre 2019	24 de octubre 2019	24 de octubre 2019	05 de diciembre 2019
Plazo de la emisión:	364 días	364 días	357 días	364 días	364 días	196 días	196 días	364 días	364 días
Fecha de vencimiento:	30 de enero 2020	13 de febrero 2020	02 de abril 2020	30 de abril 2020	28 de mayo 2020	26 de marzo 2020	07 de mayo 2020	22 de octubre 2020	03 de diciembre 2020
Tasa de interés y procedimiento de cálculo:	TIIE + 0.70% anual Para determinar la Tasa de Interés de Referencia capitalizada se utilizará la siguiente fórmula: $TC = \left[ \left( 1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{36000}{NDE}} - 1 \right] \times \left[ \frac{36000}{NDE} \right] = \left[ \left( 1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{36000}{NDE}} - 1 \right] \times \left[ \frac{36000}{NDE} \right]$	TIIE + 0.60% anual Para determinar la Tasa de Interés de Referencia capitalizada se utilizará la siguiente fórmula: $TC = \left[ \left( 1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{36000}{NDE}} - 1 \right] \times \left[ \frac{36000}{NDE} \right] = \left[ \left( 1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{36000}{NDE}} - 1 \right] \times \left[ \frac{36000}{NDE} \right]$	TIIE + 0.70% anual Para determinar la Tasa de Interés de Referencia capitalizada se utilizará la siguiente fórmula: $TC = \left[ \left( 1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{36000}{NDE}} - 1 \right] \times \left[ \frac{36000}{NDE} \right] = \left[ \left( 1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{36000}{NDE}} - 1 \right] \times \left[ \frac{36000}{NDE} \right]$	TIIE + 0.70% anual Para determinar la Tasa de Interés de Referencia capitalizada se utilizará la siguiente fórmula: $TC = \left[ \left( 1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{36000}{NDE}} - 1 \right] \times \left[ \frac{36000}{NDE} \right] = \left[ \left( 1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{36000}{NDE}} - 1 \right] \times \left[ \frac{36000}{NDE} \right]$	TIIE + 0.70% anual Para determinar la Tasa de Interés de Referencia capitalizada se utilizará la siguiente fórmula: $TC = \left[ \left( 1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{36000}{NDE}} - 1 \right] \times \left[ \frac{36000}{NDE} \right] = \left[ \left( 1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{36000}{NDE}} - 1 \right] \times \left[ \frac{36000}{NDE} \right]$	TIIE + 0.32% anual Para determinar la Tasa de Interés de Referencia capitalizada se utilizará la siguiente fórmula: $TC = \left[ \left( 1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{36000}{NDE}} - 1 \right] \times \left[ \frac{36000}{NDE} \right] = \left[ \left( 1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{36000}{NDE}} - 1 \right] \times \left[ \frac{36000}{NDE} \right]$	TIIE + 0.30% anual Para determinar la Tasa de Interés de Referencia capitalizada se utilizará la siguiente fórmula: $TC = \left[ \left( 1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{36000}{NDE}} - 1 \right] \times \left[ \frac{36000}{NDE} \right] = \left[ \left( 1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{36000}{NDE}} - 1 \right] \times \left[ \frac{36000}{NDE} \right]$	TIIE + 0.75% anual Para determinar la Tasa de Interés de Referencia capitalizada se utilizará la siguiente fórmula: $TC = \left[ \left( 1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{36000}{NDE}} - 1 \right] \times \left[ \frac{36000}{NDE} \right] = \left[ \left( 1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{36000}{NDE}} - 1 \right] \times \left[ \frac{36000}{NDE} \right]$	TIIE + 0.75% anual Para determinar la Tasa de Interés de Referencia capitalizada se utilizará la siguiente fórmula: $TC = \left[ \left( 1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{36000}{NDE}} - 1 \right] \times \left[ \frac{36000}{NDE} \right] = \left[ \left( 1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{36000}{NDE}} - 1 \right] \times \left[ \frac{36000}{NDE} \right]$
Periodicidad en el pago de intereses:	Cada 28 días	Cada 28 días	Cada 28 días	Cada 28 días	Cada 28 días	Cada 28 días	Cada 28 días	Cada 28 días	Cada 28 días
Amortización:	Una sola amortización en la Fecha de Vencimiento	Una sola amortización en la Fecha de Vencimiento	Una sola amortización en la Fecha de Vencimiento	Una sola amortización en la Fecha de Vencimiento	Una sola amortización en la Fecha de Vencimiento	Una sola amortización en la Fecha de Vencimiento	Una sola amortización en la Fecha de Vencimiento	Una sola amortización en la Fecha de Vencimiento	Una sola amortización en la Fecha de Vencimiento
Lugar de pago:	Mediante transferencia electrónica de fondos, a través de Indeval, quien mantiene su domicilio en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Colonia Cuauhtémoc, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06500, Ciudad de México, México	Mediante transferencia electrónica de fondos, a través de Indeval, quien mantiene su domicilio en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Colonia Cuauhtémoc, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06500, Ciudad de México, México	Mediante transferencia electrónica de fondos, a través de Indeval, quien mantiene su domicilio en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Colonia Cuauhtémoc, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06500, Ciudad de México, México	Mediante transferencia electrónica de fondos, a través de Indeval, quien mantiene su domicilio en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Colonia Cuauhtémoc, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06500, Ciudad de México, México	Mediante transferencia electrónica de fondos, a través de Indeval, quien mantiene su domicilio en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Colonia Cuauhtémoc, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06500, Ciudad de México, México	Mediante transferencia electrónica de fondos, a través de Indeval, quien mantiene su domicilio en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Colonia Cuauhtémoc, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06500, Ciudad de México, México	Mediante transferencia electrónica de fondos, a través de Indeval, quien mantiene su domicilio en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Colonia Cuauhtémoc, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06500, Ciudad de México, México	Mediante transferencia electrónica de fondos, a través de Indeval, quien mantiene su domicilio en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Colonia Cuauhtémoc, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06500, Ciudad de México, México	Mediante transferencia electrónica de fondos, a través de Indeval, quien mantiene su domicilio en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Colonia Cuauhtémoc, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06500, Ciudad de México, México
Garantía:	Los Certificados Bursátiles de la presente Emisión son quirografarios, por lo que no contarán con garantía específica alguna	Los Certificados Bursátiles de la presente Emisión son quirografarios, por lo que no contarán con garantía específica alguna	Los Certificados Bursátiles de la presente Emisión son quirografarios, por lo que no contarán con garantía específica alguna	Los Certificados Bursátiles de la presente Emisión son quirografarios, por lo que no contarán con garantía específica alguna	Los Certificados Bursátiles de la presente Emisión son quirografarios, por lo que no contarán con garantía específica alguna	Los Certificados Bursátiles de la presente Emisión son quirografarios, por lo que no contarán con garantía específica alguna	Los Certificados Bursátiles de la presente Emisión son quirografarios, por lo que no contarán con garantía específica alguna	Los Certificados Bursátiles de la presente Emisión son quirografarios, por lo que no contarán con garantía específica alguna	Los Certificados Bursátiles de la presente Emisión son quirografarios, por lo que no contarán con garantía específica alguna
Calificaciones:	Verum "1/M" HR Ratings "HR2"	Verum "1/M" HR Ratings "HR2"	Verum "1/M" HR Ratings "HR2"	Verum "1/M" HR Ratings "HR2"	Verum "1/M" HR Ratings "HR2"	Verum "1/M" HR Ratings "HR2"	Verum "1/M" HR Ratings "HR2"	Verum "1/M" HR Ratings "HR2"	Verum "1/M" HR Ratings "HR2"
Representante común:	CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple	CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple	CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple	CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple	CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple	CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple	CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple	CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple	CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple

Depositorio: S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V.

Régimen fiscal: El régimen fiscal vigente podrá ser modificado en el transcurso de la vigencia de los Certificados Bursátiles. (i) Personas físicas o morales residentes en México para efectos fiscales, se encuentra sujeta a lo previsto en los artículos 54, 135 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente y 21 de la Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal 2017, y (ii) a personas físicas o morales residentes en el extranjero, a lo previsto por los artículos 153, 166 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente. Los preceptos citados pueden ser sustituidos en el futuro por otros

### Políticas Obligaciones del Hacer

1. Divulgación y Entrega de Información. Cumplir con todos los requerimientos de presentación o divulgación de información a que esté obligado el Emisor, en términos de la LMV, y del Título Cuarto de la Circular Única de Emisoras y de cualesquiera otras disposiciones aplicables, y en las fechas establecidas para tal efecto en dichos ordenamientos, en la medida en que resulten aplicables. 2. Destino de Fondos. Usar los recursos de la colocación para los fines estipulados en el presente Título. 3. Inscripción y Listado. Mantener la inscripción de los Certificados Bursátiles en el RNV y en el listado de valores de la BMV. 4. Notificaciones. Durante la vigencia de la Emisión, el Emisor deberá notificar por escrito y de manera inmediata al Representante Común, y a cada una de las Agencias Calificadoras dentro de los cinco Días Hábil siguientes a que tenga conocimiento, la existencia de una Causa de Vencimiento Anticipado. Obligaciones de No Hacer

1. Fusiones; Escisiones. No fusionarse o escindirse, salvo que (i) quede claramente establecido que la sociedad o entidad que resulte de la fusión o escisión asuma las obligaciones del Emisor conforme a los Certificados Bursátiles, y (ii) dicha fusión o escisión no genere una Causa de Vencimiento Anticipado o cualquier otro evento que, con el transcurso del tiempo o mediante notificación o ambos, se convertirá en una Causa de Vencimiento Anticipado distinta a la que se señala en este numeral. De igual forma, quedan expresamente exceptuadas de esta obligación las fusiones que realice el Emisor con empresas afiliadas o subsidiarias. 2. Ventas de Activos. El Emisor no podrá, directa o indirectamente, transferir, transmitir, vender o enajenar todos o parte de sus activos y bienes que representen más del 25% de sus activos totales consolidados, a menos que se cumpla con las condiciones siguientes (i) que la empresa que reciba los activos sea una entidad existente bajo las leyes de México y que expresamente asuma las obligaciones derivadas de los Certificados Bursátiles, en el entendido que no se considerará como una venta de activos cualesquier capitalizaciones y/o venta o transmisión de acciones representativas del capital social del Emisor, y (ii) que inmediatamente después de la operación, no haya sucedido ni continúe un incumplimiento de las obligaciones bajo los Certificados Bursátiles.

### Derechos de los Tenedores

La Emisión de Certificados Bursátiles otorga a los Tenedores el derecho a recibir el pago de principal e intereses ordinarios devengados y, en su caso, de intereses moratorios en las fechas y conforme a los términos establecidos en el presente Título. Asimismo, los Tenedores tendrán todos los derechos que se describen a lo largo del presente Título.

**(E) Cambios Significativos a los Derechos de Valores Inscritos en el Registro**

A la fecha de elaboración de este Reporte Grupo Aeroméxico no ha realizado modificaciones a los derechos de las Acciones representativas de su capital social inscritas en el RNV. En cumplimiento de lo dispuesto por la LMV y la Circular Única, Grupo Aeroméxico presenta de manera completa y oportuna a la CNBV y a la BMV, la información periódica de carácter trimestral y anual correspondiente, así como la información respecto de cualesquiera eventos relevantes que lo afecten. Grupo Aeroméxico ha entregado en forma completa y oportuna en los últimos 3 ejercicios los reportes que la legislación mexicana le requiere sobre eventos relevantes e información periódica.

**(F) Documentos de Carácter Público**

Este Reporte anual y otra información de Grupo Aeroméxico podrá ser consultada en la BMV, en sus oficinas o en la página de Internet así como en la página de Internet de la CNBV o en la página de Internet de Grupo Aeroméxico en la sección de Relación con Inversionistas: [www.aeromexico.com](http://www.aeromexico.com)

A solicitud de cualquier inversionista, que demuestre ser propietario de valores emitidos por Grupo Aeroméxico, de conformidad con la legislación aplicable, se proporcionará copia de dichos documentos mediante escrito dirigido al Dr. Ricardo Sánchez Baker, responsable del Departamento de Relaciones con Inversionistas, en las oficinas ubicadas en Paseo de la Reforma 243 piso 25, Colonia Cuauhtémoc, Ciudad de México, C.P. 06500, teléfono (55) 9132-4000, o a la dirección electrónica [aminvestorrelations@aeromexico.com](mailto:aminvestorrelations@aeromexico.com).

La página de Internet es: [www.aeromexico.com](http://www.aeromexico.com) La información sobre Grupo Aeroméxico contenida en dicha página de Internet no es parte ni objeto de este Reporte, ni de ningún otro documento utilizado por Grupo Aeroméxico en relación con cualquier oferta pública de valores.



## 2) LA EMISORA

### (A) Historia y Desarrollo de la Emisora

#### (i) Datos Generales

Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V., es una sociedad anónima bursátil de capital variable de conformidad con la Ley General de Sociedades Mercantiles con duración de 99 años y con domicilio social en México, Ciudad de México constituida originalmente como Grupo Aeroméxico, S.A. de C.V. el 19 de marzo de 2002 en la Ciudad de México.

Las oficinas corporativas de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V., se encuentran ubicadas en Paseo de la Reforma No. 243, piso 25 Colonia Cuauhtémoc, Ciudad de México, C.P. 06500, teléfono (55) 9132-4000. La dirección de Grupo Aeroméxico en Internet es [www.aeromexico.com](http://www.aeromexico.com) en el entendido que la información ahí contenida no es parte ni objeto de este Reporte.

#### (ii) Antecedente Inmediato de la Emisora

Como se describirá a mayor detalle en la Sección “(2) La Emisora – (b) Descripción del Negocio – (ix) Estructura Corporativa”, Grupo Aeroméxico, es a la fecha la sociedad controladora de diversas sociedades, incluyendo algunas que prestan servicios públicos de transportación aérea de personas y bienes dentro y fuera de México.

Grupo Aeroméxico opera la red de rutas más extensa de la República Mexicana y uniendo a México con destinos internacionales, bajo un modelo de red de rutas de conexión (“hub and spoke”). Este modelo se refiere a una configuración de la red en la cual una aerolínea consolida tráfico en un aeropuerto (hub) y de ahí sirve diferentes destinos (spokes). El modelo de negocios se apoya en la conectividad generada por las operaciones concentradas en los hubs. Esta concentración permite generar mayor conectividad y operar en destinos que de otra manera no podrían servirse o ser atendidos.

Nuestra estrategia es continuar aumentando la rentabilidad y reafirmar nuestra posición como la aerolínea líder en México y ser la primera opción para los pasajeros de negocios. Nuestra estrategia de negocio incluye seis elementos clave que se enlistan a continuación y describen a detalle en la sección “(1) Información General – (b) Resumen Ejecutivo – (i) Sobre la Compañía – Nuestras Fortalezas”

#### Estrategia

- Ampliar nuestra red y tráfico de conexión a través de nuestro hub y sumando destinos nuevos y rentables.
- Continuar consolidando nuestra marca y desarrollando alianzas.
- Continuar usando procedimientos de administración eficiente de nuestros ingresos y la adecuación de tarifas de manera responsable.
- Continuar el crecimiento de nuestra flota de manera disciplinada y flexible.
- Continuar enfocándonos en mejorar la eficiencia y en mantener nuestros costos bajos.

Creemos que las ventajas competitivas que se señalan en la Sección “(1) Información General – (b) Resumen Ejecutivo – (i) Sobre la Compañía – Nuestras Fortalezas” y nuestra estrategia nos permitirán continuar obteniendo resultados sólidos y mantener nuestra posición líder en el creciente mercado de la aviación en México.

En la Sección “(2) La Emisora – (b) Descripción del Negocio – (v) Legislación Aplicable y Situación Tributaria” se describen disposiciones de legislación que son aplicables al negocio.

### (iii) Evolución Corporativa de la Emisora y sus Subsidiarias

Aeronaves de México, S.A. de C.V. se fundó en 1934 y operó su primera ruta entre la Ciudad de México y Acapulco. En 1957, Aeronaves de México comenzó a volar a Estados Unidos y subsecuentemente se expandió al agregar rutas operativas entre México, España y Francia.

El 14 de abril de 2011, Grupo Aeroméxico realizó la operación de registro en la Bolsa Mexicana de Valores de 125,513,903 acciones. El monto total de la oferta, misma que fue primaria en su totalidad, ascendió a \$3,890.9 millones de pesos incluyendo la opción de sobreasignación, marcando el regreso exitoso de Grupo Aeroméxico al mercado de valores.

Tenemos una relación de negocios cercana con Delta Air Lines. Tenemos convenios de Código Compartido, reciprocidad de viajero frecuente y privilegios de acceso a salones VIP compartidos con Delta Air Lines y hemos comenzado a implementar un proceso de co-localización a través del cual operaremos desde la misma terminal y en los mismos mostradores de aeropuertos en diversas estaciones a nivel mundial con el objeto de facilitar operaciones y aumentar eficiencia. En diciembre de 2011, celebramos un contrato con Delta Air Lines para construir y operar conjuntamente una base de mantenimiento y reparación de aeronaves en Querétaro, México. Esta base, tuvo un costo aproximado de US\$40 millones, es propiedad de TechOps, en la que tanto nosotros como Delta Air Lines tenemos una participación del 50%. Nuestra inversión en la asociación conjunta es aproximadamente de US\$20 millones. Nuestra base en Querétaro es utilizada para proporcionar servicios de mantenimiento pesado, tanto a nosotros como a Delta Air Lines y a otras aerolíneas, e inició operaciones en enero de 2014. Nuestra relación con Delta Air Lines es única para una aerolínea mexicana y creemos que es importante para fortalecer nuestra participación en el mercado de viajeros de negocios.

En noviembre de 2012, celebramos un contrato con Boeing para adquirir hasta 90 aeronaves B737-MAX (que consisten en 60 compromisos firmes, y 30 órdenes que debemos reconfirmar en el futuro en caso que decidamos que podemos acomodar las aeronaves adicionales en nuestra flota), y en diciembre de 2012, celebramos un contrato con Boeing para adquirir hasta 10 aeronaves B787 adicionales (que consisten en seis compromisos firmes y cuatro órdenes que debemos reconfirmar en el futuro en caso que decidamos que podemos acomodar las aeronaves adicionales en nuestra flota). Estas órdenes representan conjuntamente el compromiso individual más grande para comprar aeronaves comerciales por cualquier aerolínea nacional en la historia de nuestro país. Esperamos continuar recibiendo estas aeronaves hasta 2023. Esperamos financiar la adquisición de estas aeronaves a través de una combinación de métodos, incluyendo ventas con *lease-back* y arrendamientos financieros, aunque el método específico de financiamiento para la adquisición de cada aeronave será determinado a medida en que se acerquen las fechas de entrega.

Somos el accionista mayoritario de PLM, una coinversión con AIMIA (el operador más grande de programas de lealtad en el mundo), que opera nuestro programa de lealtad “Club Premier”. Al 31 de diciembre de 2013, “Club Premier” tenía aproximadamente 3.6 millones de miembros. En diciembre de 2012, vendimos a AIMIA una participación adicional del 20% del capital de PLM mediante el ejercicio de una opción otorgada a AIMIA al momento de su inversión original en PLM. En relación con el ejercicio de esta opción, PLM fue valuada en US\$518 millones, valuando nuestra participación restante del 51% de la coinversión en US\$264 millones.

En 2012 Delta Air Lines adquirió 30.2 millones de acciones lo que representó 4.17% de nuestras acciones. Asimismo, el 13 de febrero de 2017, Delta Air Lines inició una oferta pública de adquisición por hasta el 32% de las acciones de Grupo Aeroméxico, misma que concluyó el 10 de marzo de 2017.

Nuestra relación con Delta Air Lines es única para una aerolínea mexicana y creemos que es de gran importancia para fortalecer nuestra participación en el mercado México-Estados Unidos de viajeros de negocios. Al respecto, en mayo de 2017 se recibió la autorización de las autoridades competentes México y en Estados Unidos para iniciar las actividades de nuestro Acuerdo de Colaboración Conjunta (ACC). Este histórico acuerdo establece la más grande alianza transfronteriza entre México y los Estados Unidos, y expandirá la competencia y los beneficios para los clientes de ambas líneas aéreas.

#### (iv) Principales Inversiones

Las siguientes son las principales inversiones que la Compañía ha realizado en los últimos tres años:

	Al 31 de diciembre de		
	2019	2018	2017
	(en millones de pesos)		
<b>Principales Inversiones, Conceptos:</b>			
Estandarizaciones	191.4	354.9	534.5
Partes y accesorios de aviones	226.3	141.2	241.8
Edificios y mejoras a locales arrendados	122.6	264.7	195.9
Software	116.7	70.2	83.4
Mobiliario y equipo de cómputo	55.3	36.5	19.3
Aviones	4,913.0	2,948.8	6,803.6
<b>Total</b>	<b>5,625.3</b>	<b>3,816.30</b>	<b>7,878.5</b>

#### (v) Acontecimientos Recientes

##### Información relacionada con el COVID-19<sup>6</sup>

Derivado del COVID-19, se ha generado una crisis a nivel mundial impactando a la mayoría de los países y sectores, la afectación a la industria aérea incluyendo nuestra empresa, no tiene precedente.

Hoy en día, 40 naciones alrededor del mundo han cerrado fronteras como medida preventiva para evitar el contagio del virus y proteger a sus ciudadanos. Derivado de esto y la baja en la demanda, Aeroméxico ha tomado decisiones difíciles que buscan preservar las fuentes de empleo y su posición de efectivo. En lo referente a la capacidad Aeroméxico evalúa de manera continua la capacidad ofertada en función de la demanda y las condiciones del mercado. También se están aplicando acciones en distintos frentes para preservar su posición de efectivo y proteger la operación en el largo plazo:

- A la fecha de emisión de estos estados financieros consolidados, reducción de la capacidad doméstica en 75% y de la capacidad internacional en 90%.
- Nuestros ejecutivos reducirán un 50% de su compensación mensual y el resto de nuestros colaboradores participarán también de esta media de acuerdo a sus diferentes niveles.
- Hemos llegado a diversos acuerdos con nuestros distintos Sindicatos, que permitirán lograr ahorros en promedio por arriba del 50% de nuestros costos laborales fijos, dependiendo de los ajustes en capacidad que haremos.
- La Compañía habilitó un programa voluntario de permisos sin goce de sueldo por 30, 60 o 90 días, entre otras medidas.
- Aeroméxico está llevando a cabo negociaciones con sus principales proveedores, incluyendo los arrendadores de su flota y grupos aeroportuarios.
- Aeroméxico ha pospuesto todos los gastos no críticos para su operación o de bienes de capital.

Aeroméxico agradece el apoyo invaluable de las Asociaciones Sindicales y de todos los colaboradores, quienes han demostrado conciencia y apoyo, adoptando medidas muy importantes que nos ayudarán a cuidar el empleo a largo plazo.

Aeroméxico está realizando medidas de limpieza y desinfección complementarias en nuestros aviones y espacios de trabajo, actualizando la comunicación diariamente y trabajando de la mano con las autoridades correspondientes.

Esta contingencia se presenta en un momento en el que Aeroméxico registra un balance fuerte gracias al esfuerzo de todos sus colaboradores. Todas las utilidades que Aeroméxico ha obtenido en los últimos años se han reinvertido en la empresa, lo cual nos ha permitido adquirir aviones propios y estar al corriente con todas nuestras obligaciones. Aeroméxico es una aerolínea responsable con nuestro país, con su gente, clientes y socios comerciales.

Por otro lado, el 19 marzo de 2020 fuimos notificados por parte de la Agencia Calificadora Moody's que, dada la rápida y creciente propagación del brote de coronavirus, el deterioro de las perspectivas económicas mundiales, la caída de los precios del petróleo y el precio de los activos decidió ajustar la calificación corporativa de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. a B2, así como ajustó la calificación a B3 de los instrumentos de deuda en la forma de notas no garantizadas emitidos por su subsidiaria Aerovías de México, S.A. de C.V. Adicionalmente, el día 18 de marzo de 2020, S&P Global Ratings notificó a Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. que ajustó su calificación corporativa a B+. Lo anterior, en el entorno de la rápida y creciente propagación de COVID19 y el deterioro de las perspectivas económicas mundiales.

## **(B) Descripción del Negocio**

### **(i) Actividad Principal**

Grupo Aeroméxico es la sociedad controladora de un grupo de subsidiarias, que incluyen sociedades que prestan servicios públicos de transportación aérea de personas y bienes (incluyendo servicios de fletamento y carga) dentro y fuera de México y, en menor medida, a la prestación de servicios relacionados con las operaciones aéreas.

A lo largo de los años, Grupo Aeroméxico ha establecido una marcada estrategia orientada a operar con enfoque en la rentabilidad y la creación de valor.

Dadas las características de Grupo Aeroméxico y el entorno geográfico y competitivo en el que opera la Compañía, el modelo de negocios que se considera que mejor describe a Grupo Aeroméxico es el de una aerolínea con enfoque geográfico en México y el continente americano, el cual se complementa con rutas internacionales y de largo alcance. Este modelo de negocios ha permitido a Grupo Aeroméxico consolidar una sólida franquicia en Latinoamérica y una fuerte presencia en rutas intercontinentales con tráfico significativo de y hacia México.

Grupo Aeroméxico ha integrado un portafolio de productos y servicios dirigido a segmentos específicos de clientes. Aeroméxico, la aerolínea troncal del Grupo, ha adquirido un enfoque primario en rutas de alta densidad como el triángulo de negocios México, Guadalajara y Monterrey y ha reducido sus operaciones en otros mercados domésticos. La presencia de Aeroméxico en rutas internacionales y de largo alcance se ha reforzado concentrando su oferta en estos mercados. Bajo este modelo, Aeroméxico Connect se ha convertido en el producto base para el mercado doméstico y juega el papel de extensor de la red. Además de las dos aerolíneas, Grupo Aeroméxico es la compañía tenedora del 100% directa o indirectamente de distintas entidades prestadoras de servicios a la aviación tales como CECAM, Aeroméxico Cargo y del 51.14% de PLM. La estructura corporativa de Grupo Aeroméxico y sus principales subsidiarias al 31 de diciembre de 2019 se presenta en la Sección *“(2) La Emisora – (b)Descripción del Negocio - (ix)Estructura Corporativa”*.

### **Servicios de Transportación Aérea de Pasajeros**

Contamos con una concesión otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para el transporte aéreo de pasajeros y/o carga, en ciertas rutas nacionales e internacionales, previamente autorizadas por las autoridades competentes. Al 31 de diciembre de 2019 operábamos más de 571 vuelos de pasajeros diariamente, volando a 42

destinos nacionales y 43 destinos internacionales desde México, incluyendo 17 en Estados Unidos 3 en Canadá, 7 en Sudamérica, 8 en Centroamérica y el Caribe, 5 en Europa y 3 en Asia.

Las operaciones de pasajeros nacionales representaron el 72.0% de las operaciones itinerario y chárter. Las operaciones de pasajeros internacionales representaron el 28.0% de las operaciones itinerario y chárter.

La red de Grupo Aeroméxico el producto que ofrece, basado en frecuencias, puntualidad y horarios diseñados para realizar los viajes de ida y vuelta el mismo día a una gran variedad de destinos en México y Estados Unidos, le han permitido establecerse como la principal oración para los pasajeros de negocios.

## Nacional

De acuerdo a información publicada por la AFAC, durante el año terminado el 31 de diciembre de 2019, tuvimos una participación del 24.3% en el mercado nacional mexicano (medido por tráfico de pasajeros). Durante el mismo periodo, transportamos 20,689,420 millones de pasajeros. Ver Sección “(2) La Emisora – (b)Descripción del Negocio –(viii) Información del Mercado”.

## Internacional

Al 31 de diciembre de 2019, la participación de Grupo Aeroméxico en el mercado internacional de pasajeros de y hacia México (provenientes de y con destino a E.U.A., Canadá, Centroamérica y el Caribe, Sudamérica, Europa y Asia) alcanzó el 15.8%, con base en número de pasajeros transportados, de acuerdo a la AFAC. Ver Sección “(2)La Emisora –(b)Descripción del Negocio –(viii)Información del Mercado”.

Las operaciones de pasajeros internacionales representaron el 28.0% de las operaciones itinerario y chárter y el 51.2% de los ingresos totales para el 2019.

	Año terminado el 31 de diciembre de					2017	%	Var 2018 vs 2017
	2019	%	2018	%	Var 2019 vs 2018			
Pasajes Nacionales	\$23,059	33.5	\$23,947	34.1%	(3.7%)	\$21,929	35.7%	9.2%
Pasajes Internacionales	\$35,208	51.2%	\$35,283	50.2%	(0.2%)	\$30,184	49.2%	16.9%
<b>Total, Ingresos Pasaje</b>	<b>\$58,267</b>	<b>84.7%</b>	<b>\$59,230</b>	<b>84.3%</b>	<b>(1.6%)</b>	<b>\$52,113</b>	<b>84.9%</b>	<b>13.7%</b>
Ingresos por Carga	\$4,224	6.1%	\$4,701	6.7%	(10.2%)	\$4,346	7.1%	8.2%
Ingresos Chárter	\$3	0.0%	\$29	0.0%	(90.0%)	\$49	0.1%	(40.7%)
Otros Ingresos	\$6,273	9.1%	\$6,304	9.0%	(0.5%)	\$4,873	7.9%	29.3%
<b>Total, Ingresos</b>	<b>\$68,766,</b>	<b>100.0%</b>	<b>\$70,264</b>	<b>100.0%</b>	<b>(2.1%)</b>	<b>\$61,381</b>	<b>100.0%</b>	<b>14.5%</b>

## Ingresos de Carga

Las operaciones de carga representaron el 6.1% y 6.7% del total de nuestros ingresos para los años terminados el 31 de diciembre de 2019 y 2018, respectivamente. Nuestras operaciones de carga son manejadas por nuestra subsidiaria propiedad al 100%, Aeroméxico Cargo.

Transportamos carga de tres formas: (1) en el interior de nuestras aeronaves de pasajeros, (2) en los compartimentos de otras aerolíneas mediante contratos de bloqueo de espacio y, (3) en la aeronave de carga 767-200F que

arrendamos a través de un contrato de ACMI, por sus siglas en inglés (Aeronave, Tripulación, Mantenimiento y Seguro). En los términos del contrato ACMI, también conocido como arrendamiento con tripulación (“*wet-lease*”) el arrendador proporciona los derechos de tráfico, la aeronave, tripulación, mantenimiento y seguro, mientras que Aeroméxico Cargo es responsable de las maniobras en tierra, combustible, comercialización del espacio, el manejo de las mercancías en almacenes y principalmente la definición de rutas e itinerario.

Adicional al transporte de carga, Aeroméxico Cargo opera y comercializa el espacio del almacén fiscalizado de Grupo Aeroméxico dentro de las instalaciones de la aduana del AICM, negocio que contribuye con el 4.2% del ingreso de nuestra filial de carga.

### **Ingresos por Otras Operaciones**

Las otras operaciones consisten principalmente en operaciones de mantenimiento, operaciones chárter y Gran Plan, así como otros ingresos complementarios.

#### *Otros Ingresos Complementarios*

Otros servicios incluyen ingresos por “upgrades”, venta de asientos preferenciales, boletos no utilizados, servicios complementarios (exceso de equipaje y otros cargos a pasajeros,) así como capacitación y servicios de asistencia a tierra.

#### *Operaciones Chárter*

En octubre de 2011, Aeroméxico Travel, nuestra unidad de aerolínea *chárter*, dejó de operar. Desde entonces nuestras operaciones *chárter* son conducidas por Aeroméxico y Aeroméxico Connect, en adición a las operaciones regulares.

#### *Gran Plan*

Ofrecemos a nuestros clientes paquetes vacacionales a través de nuestro producto Gran Plan (*Aeroméxico Vacations* en Estados Unidos). Los clientes obtienen la oportunidad de comprar paquetes que consisten en una combinación de vuelo, hotel y/o renta de auto a un precio de descuento comparado con el costo de dichos productos por separado.

#### *Operaciones de Mantenimiento*

Las operaciones de mantenimiento a terceros a través de nuestra filial TechOps se registran bajo el método contable de participación

### **Establecimiento de Precios, Administración de Ingresos y Estructura de Rutas**

Hemos diseñado nuestra estructura de tarifas para nivelar nuestros Factores de Ocupación y *Yield* en un esfuerzo por maximizar las ganancias por vuelo y ruta a nivel red. Nuestras políticas y procedimientos de administración de ingresos pretenden maximizar los ingresos totales, y al mismo tiempo mantener la competitividad en general frente a nuestros mayores competidores. En un esfuerzo por marcar la competitividad de nuestras tarifas, constantemente monitoreamos los precios de nuestros competidores en cada mercado en el que prestamos servicios, así como los horarios de los vuelos de competencia.

Frecuentemente analizamos oportunidades de mercado con el objetivo de estimular la demanda en rutas específicas y durante ciertos periodos de tiempo, con la meta de incrementar nuestro Factor de Ocupación. A menudo ofrecemos tarifas de descuento en rutas de baja demanda y en nuestros vuelos nocturnos para competir con las aerolíneas de bajo costo y los operadores de autobuses que viajan a los mismos destinos y ajustamos nuestros precios de conformidad con los cambios en la demanda de los pasajeros y los efectos estacionales.

Pretendemos continuar con la implementación de técnicas avanzadas y prácticas de gestión de ingresos específicamente diseñadas para maximizar el RASK, favoreciendo el factor de ocupación y tarifas más atractivas para nuestros clientes. Nuestra plataforma de tecnología nos permite monitorear de cerca los patrones de compra de nuestros clientes, y utilizar dicho análisis para identificar nichos, con el fin de mejorar y afinar nuestra estrategia de administración de ingresos.

Nuestras herramientas principales para la administración de ingresos son nuestra habilidad para modificar tarifas, redistribuir el número de lugares en cualquier vuelo en específico entre nuestros códigos tarifarios, cambiar el tipo de aeronave para obtener un ajuste en el número de asientos disponibles para cada vuelo que volamos. La diversidad de nuestra flota nos brinda una ventaja competitiva sobre nuestros competidores nacionales que generalmente vuela uno o dos tipos de aeronaves.

## **Alianzas**

Hemos celebrado alianzas comerciales con nuestros principales socios con el fin de brindar a los clientes, entre varios productos y servicios; opciones adicionales de vuelo, incluyendo más destinos, más vuelos, mejores horarios y tarifas más competitivas; acceso a los salones VIP, así como más oportunidades para acumular y utilizar Puntos Premier. Las alianzas nos permiten generar ingresos adicionales mediante la venta de nuestros inventarios a nuestros socios de Código Compartido, las comisiones que recibimos de dichos socios al vender lugares en sus vuelos, la venta de Puntos Premier y la venta de acceso a nuestros salones VIP. Adicionalmente, dichas alianzas nos permiten mejorar el reconocimiento de marca, tomar ventaja de programas de mercadeo compartido con miembros de la alianza y mejorar la lealtad de la marca al cumplir mejor con las necesidades de nuestros clientes.

## **SkyTeam**

Aeroméxico es miembro fundador de la alianza SkyTeam. Nuestra alianza brinda a las aerolíneas miembro posibilidad de celebrar contratos de código compartido, reciprocidad en los programas de viajero frecuente, acceso a los salones VIP y realizar actividades de mercadeo compartido. Los miembros actuales incluyen a Aeroflot, Aerolíneas Argentinas, Aeroméxico, Air Europa, Air France, Alitalia, China Airlines, China Eastern, CSA Czech Airlines, Delta Air Lines, Garuda Indonesia, Kenya Airways, KLM Royal Dutch Airlines, Korean Air, MEA Air Liban, Saudia, TAROM, Vietnam Airlines y Xiamen Air.

Al 31 de diciembre de 2019 (última fecha con información disponible al momento de la elaboración de este reporte), los miembros SkyTeam operaban aproximadamente más de 15,445 vuelos por día a aproximadamente 1,036 destinos ubicados en más de 170 países, transportaron aproximadamente a 676 millones de pasajeros por año y cuentan con más de 790 salones VIP.

El contrato que establece los términos de la alianza SkyTeam vence el 21 de junio de 2029 con opción de renovación por un periodo de cinco años. En los términos de nuestro contrato con SkyTeam, estamos obligados a cumplir con los requisitos de la alianza. Estos requisitos marcan los estándares mínimos de producto y servicio a lo largo de los veinte miembros de la alianza. Contribuimos a un presupuesto anual de mercadeo para la operación de la alianza, centralizada en Ámsterdam, Países Bajos y previamente acordado al año por el resto de los mismos miembros de la alianza. Los miembros SkyTeam no pueden participar en programas de código compartido o programas recíprocos de viajero frecuente con otras aerolíneas sin el consentimiento previo de SkyTeam.

Adicional al contrato que establece los términos de la alianza SkyTeam, hemos celebrado un contrato bilateral con cada miembro de la alianza SkyTeam estableciendo los términos y condiciones de nuestra relación con la aerolínea respectiva. Dichos contratos especifican el alcance de la cooperación comercial entre Aeroméxico y el resto de sus socios.

## **Otras Alianzas Comerciales**

Aeroméxico también tiene otras alianzas comerciales que son estratégicas y no son parte de SkyTeam. Estas alianzas están aprobadas y vistas con el consentimiento del resto de los socios de SkyTeam. Estas relaciones

permiten consolidar la posición de Aeroméxico con el socio y comercializar diversas opciones que pudieran adaptarse mejor a nuestros clientes.

Aeroméxico mantiene alianzas bilaterales comerciales estratégicas con: Avianca, Copa Airlines, El Al Israel Airlines, GOL Líneas Aéreas, Jet Airways y WestJet; en virtud de las cuales participamos con Código Compartido que permite a nuestros clientes llegar a destinos en puntos más allá comercializados con el código AM, reciprocidad de viajero frecuente y acceso a los salones VIP, que también nos permite generar ingresos adicionales y mejorar el reconocimiento de nuestra marca.

## **Flota**

Nuestras rutas van desde rutas cortas nacionales hasta vuelos transcontinentales y como resultado operamos diferentes tipos de aeronaves dependiendo de las características de la ruta. Hemos seleccionado nuestras aeronaves con base en la habilidad de prestar servicios efectiva y eficientemente a estas rutas tratando de minimizar el número de familias de aeronaves que operamos. Nuestra flota actualmente consiste en su totalidad de aeronaves Boeing y Embraer, lo que consideramos reduce nuestros costos y hace nuestras operaciones más eficientes debido a que se requieren menos refacciones y simplifica las operaciones de mantenimiento, así como reduce el número de diferentes aeronaves que nuestros pilotos están entrenados para operar.

Actualmente operamos cinco diferentes tipos de aeronaves<sup>7</sup>:

- B787, del cual operamos B787-8 diseñado para 243 pasajeros y un rango de aproximadamente 14,100 kilómetros y B787-9 diseñado para 274 pasajeros y un rango de aproximadamente 14,600 kilómetros;
- B737 NG, del cual operamos B737-700s diseñado para 124 pasajeros y un rango de aproximadamente 4,700 kilómetros y B737-800s diseñado para 160 pasajeros y un rango de aproximadamente 5,000 kilómetros;
- E170, diseñado para 76 pasajeros y un rango de aproximadamente 3,706 kilómetros;
- E190, diseñado para 99 pasajeros y un rango de aproximadamente 4,250 kilómetros.

Nuestra flota, además, incluye el siguiente tipo de aeronave, la cual se encuentra inoperativa:

- B737 MAX, del cual operamos B737-8 diseñado para 166 pasajeros y un rango de aproximadamente 6,750 kilómetros;

Para los vuelos cortos nacionales y regionales operamos aeronaves B737, E190 y E170. Para los vuelos largos de pasajeros operamos aeronaves B787. Asignamos tipos específicos de aeronaves para cada ruta con base en una combinación de factores incluyendo el rango de la aeronave, la frecuencia de vuelos y la eficiencia en el costo.

Al 31 de diciembre de 2019, contábamos con una flota operativa de 125 aeronaves de pasajeros (131 incluyendo los 737 MAX 8 en tierra). Actualmente arrendamos 95 de esas 125 aeronaves a través de arrendamientos operativos.

Hemos adquirido 30 aeronaves restantes en nuestra flota total, bajo arrendamiento financiero, otros esquemas de financiamiento o con recursos propios. Actualmente estamos en proceso de incrementar el número de aeronaves propias y esperamos modificar la razón de aeronaves arrendadas a aeronaves propias a aproximadamente 1:1 en el largo plazo. Consideramos que este incremento en aeronaves propias nos brindará mayor control en relación con el manejo de nuestra capacidad futura y podrá reducir nuestros costos de aeronaves, así como los gastos asociados con

---

<sup>7</sup> Rangos en kilómetros estimados en condiciones a nivel del mar.



el financiamiento y amortización de aeronaves. No podemos asegurar que estos ahorros de costos serán alcanzados mientras la disponibilidad del financiamiento de aeronaves, tasas de interés y tarifas de arrendamiento de operación se encuentren sujetos a fluctuaciones y podremos fallar en alcanzar las ventajas de costo que actualmente anticipamos.

Asimismo, arrendamos 24 motores que se utilizan como motores de reemplazo para el periodo durante el cual se retira un motor en específico de una de nuestras aeronaves para mantenimiento pesado. Adicionalmente, se cuenta con 1 motor propio para complementar dichos requerimientos.

En tanto nos entregan las nuevas aeronaves en los términos de nuestros compromisos de compra, podemos renovar los arrendamientos existentes de nuestras aeronaves o permitir que expiren con base en las condiciones de mercado y nuestros pronósticos de tráfico aéreo en rutas a las que prestamos servicio o que pretendemos prestar servicio al momento en que dichos arrendamientos concluyan. Las fechas de terminación de nuestros arrendamientos se encuentran escalonadas a lo largo de varios años, otorgándonos flexibilidad adicional en el manejo del tamaño de nuestra flota en caso de que la demanda resulte menor a la prevista. La siguiente tabla señala las terminaciones programadas de los arrendamientos en operación de nuestra flota, asumiendo que no ejercemos opciones de renovación de dichos arrendamientos.

	<u>Al 31 de diciembre de 2019</u>		
	<u>2020</u>	<u>2021</u>	<u>2022 en adelante</u>
	<i>(número de aeronaves)</i>		
<b>Aeronaves de Aeroméxico</b>			
Terminaciones programadas de los arrendamientos	12	8	35
<b>Aeronaves de Aeroméxico Connect</b>			
Terminaciones programadas de los arrendamientos	11	11	24

Continuamente trabajamos para optimizar nuestra flota. Nuestro plan actual es reemplazar nuestros B737 NG por B737 MAX. En 2018, comenzamos la recepción de los primeros equipos B737-8 MAX. Esperamos que nuestra optimización de flota aumente la eficiencia de combustible y la productividad de la tripulación, disminuya los costos de inventario y capacitación y arroje mayor eficiencia operacional y flexibilidad, y nos permita aumentar nuestra capacidad de dar servicio a los horarios del AICM.

### ***Contratos de compra de aviones***

#### **Boeing**

En 2002, celebramos un Contrato de Términos Generales (*Aircraft General Terms Agreement*) con Boeing, en el que se establecen los términos y condiciones generales que son aplicables a todas nuestras compras de aeronaves Boeing.

#### **B787**

En julio de 2006, celebramos un contrato de compraventa con Boeing, en el que se establecen los términos específicos conforme a los cuales acordamos comprar directamente a Boeing dos aeronaves B787-8. Estas aeronaves se entregaron a principios de 2015. En diciembre de 2012, celebramos el convenio suplementario más reciente a este contrato de compraventa conforme al cual acordamos comprar hasta 10 aeronaves B787-9. Al 31 de diciembre de 2019, seis aeronaves de este pedido han sido entregadas, siendo en enero la última del pedido en firme.

## **B737MAX**

En noviembre de 2012, celebramos un contrato de compraventa con Boeing, en el que se establecen los términos específicos conforme a los cuales acordamos comprar directamente a Boeing hasta 90 aeronaves B737MAX.

Nuestros contratos de compraventa de aeronaves con Boeing típicamente incluyen disposiciones para el pago de pagos de preentrega, que son pagos parciales realizados antes y durante el proceso de construcción de las aeronaves. El monto total de los pagos parciales requeridos por Boeing es generalmente el 30% del precio de lista de una aeronave. De conformidad con nuestros acuerdos recientes para la compra de aeronaves adicionales de Boeing, hemos acordado que Boeing financiará una parte de ese 30%, por tanto, reduciendo nuestros compromisos de efectivo de preentrega con respecto a estas compras de aeronaves. Nuestros contratos de compraventa con Boeing también incluyen una fórmula conforme a la cual el precio de cada aeronave que compramos aumenta hasta la fecha de entrega programada de esa aeronave con base en aumentos anuales promedio en los costos de materiales y mano de obra. Hemos buscado mitigar el riesgo de inflación incluyendo límites en los ajustes de inflación si exceden de los montos convenidos. Estas disposiciones en los contratos de compraventa nos permiten compartir los ajustes por aumentos con Boeing más allá de ciertos límites o terminar el contrato de compraventa con respecto a una aeronave en particular si el ajuste para la aeronave excede un límite convenido.

Estos contratos de compraventa también incluyen créditos significativos que reducen el costo total de la aeronave por debajo de sus precios de lista; disposiciones que obligan a Boeing a dar capacitación y apoyo de ingeniería, el derecho de substituir algunos tipos de aeronaves con otros (tales como el derecho a substituir una aeronave B737-8 por una B737-9 o viceversa) y garantías de cumplimiento específico relacionadas.

Durante 2017 se celebraron transacciones de venta y arrendamiento de regreso para 25 aeronaves, lo que representa tener alrededor de 80% de las entregas del periodo 2018-2020 financiadas. Adicionalmente, 3 aeronaves a recibir en 2020 cuentan con financiamiento para cubrir los pagos previos a su entrega. En febrero de 2018 se recibió el primer Boeing 737-MAX en la flota. Al 31 de diciembre de 2019, se han incorporado 6 aeronaves en total de este tipo.

En marzo de 2019 las operaciones de nuestras aeronaves B737 MAX fueron suspendidas derivado de la puesta en tierra de este tipo de aeronave a nivel mundial, después de dos eventos involucrando al B737 MAX en Indonesia y Etiopía, en octubre 2018 y marzo 2019, respectivamente. Este evento también ha afectado el estado de las entregas de 9 aeronaves originalmente programadas para el resto de 2019 y también se espera que impacte en el tiempo de entrega de aeronaves adicionales programadas para ser entregadas durante el tiempo restante que esté vigente la suspensión de las autoridades regulatorias a nivel mundial.

## **Mantenimiento**

El mantenimiento que se realiza en nuestras aeronaves puede ser dividido en dos categorías generales: servicios de mantenimiento de línea y mantenimiento mayor. El servicio de mantenimiento de línea consiste en revisiones de rutina programadas a nuestras aeronaves, incluyendo inspecciones previas a cada vuelo, servicios diarios y de pernocta, servicios “A” y “B”, diagnósticos y reparaciones de rutina que se realicen durante tiempos cortos en tierra y durante las pernoctas. El mantenimiento mayor consiste en inspecciones más complejas y pruebas, incluyendo servicios “C” y Estructurales, y otros servicios a la aeronave que no pueden ser efectuados en una visita corta en nuestras instalaciones de mantenimiento.

Nuestra filial TechOps, lleva a cabo la mayor parte del mantenimiento pesado en nuestras aeronaves de cabina angosta, y emplea a profesionales de mantenimiento, incluyendo ingenieros, supervisores, técnicos y mecánicos; mientras que Aeroméxico y Aeroméxico Connect llevan a cabo el servicio de mantenimiento de línea.

Realizamos casi todos los servicios de mantenimiento de línea a aeronaves del grupo en nuestras instalaciones de mantenimiento en el AICM, donde somos capaces de prestar servicios a siete aeronaves de fuselaje ancho, veintisiete aeronaves de fuselaje angosto y nueve jets regionales simultáneamente. Adicionalmente a los servicios de mantenimiento en la Ciudad de México, llevamos a cabo servicios rutinarios y no rutinarios en los 42 aeropuertos comerciales más grandes de México. Principalmente damos servicio a nuestras aeronaves, pero también damos

servicios de línea a otras aerolíneas internacionales. Todos los servicios de mantenimiento realizados en las aeronaves de Aeroméxico en los aeropuertos nacionales se realizan por personal de Aeroméxico mientras que los servicios de mantenimiento en aeropuertos internacionales los realiza tanto nuestro personal, así como terceros supervisados por nuestro personal, o exclusivamente por terceros, dependiendo del aeropuerto. Las instalaciones de mantenimiento de la Ciudad de México además cuentan con talleres de reparación de componentes y con representantes de los fabricantes más relevantes como Boeing, Embraer, GE, Rolls Royce y United Technologies.

Las instalaciones de mantenimiento de TechOps, y las operaciones de servicios de mantenimiento de Aeroméxico y Aeroméxico Connect han sido certificadas por la AFAC. Adicionalmente, las operaciones de Aeroméxico y TechOps México están certificadas por la FAA de Estados Unidos. Dichos certificados son renovados anualmente con base en auditorias presenciales llevadas a cabo por los inspectores elegidos por las autoridades de aviación correspondientes.

Además, los distintos organismos aeronáuticos como la FAA, la Autoridad de Aviación Irlandesa y algunos arrendadores, llevan a cabo inspecciones presenciales regulares a nuestras aeronaves. Las autoridades de aviación de las distintas jurisdicciones a las que volamos llevan a cabo inspecciones en nuestras aeronaves mientras se encuentran en sus jurisdicciones.

Todo el mantenimiento de Aeroméxico y Aeroméxico Connect se somete también periódicamente a la revisión de IOSA (IATA Operational Safety Audit), que es considerada como el estándar más alto en la industria para la seguridad operacional, incluyendo el mantenimiento.

Tenemos contratos con terceros para llevar a cabo servicios de mantenimiento pesado en nuestras aeronaves Boeing 787s. Adicionalmente, subcontratamos todo el mantenimiento mayor en motores.

### **Instalaciones Aeroportuarias y Operaciones**

Nuestras principales operaciones tienen como base el AICM. Asimismo, operamos desde varios aeropuertos en México y fuera de México. Operamos hangares, estacionamiento de aeronaves y demás instalaciones de servicio aeroportuarias en el AICM y demás aeropuertos a lo largo de México mediante concesiones otorgadas por la AFAC .

Conducimos nuestras operaciones en cada aeropuerto a que volamos en los términos de un contrato con la entidad operadora en dicho aeropuerto. Tenemos celebrado un contrato con el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V., que opera el AICM. Adicionalmente, hemos celebrado contratos con aeropuertos operados por Grupo Aeroportuario del Sureste, aeropuertos operados por Grupo Aeroportuario de Pacífico, y aeropuertos operados por Grupo Aeroportuario del Centro Norte. Incurrimos en ciertas tarifas de utilización aeroportuaria y otros cargos por los servicios prestados por los diversos aeropuertos en los que operamos, tales como tarifas de despegue y aterrizaje, tarifas de estacionamiento de aeronaves, tarifas de puerta, tarifas de plataforma y tarifas generadas en relación con el uso de salas de espera de pasajeros, oficinas de boletos, traspotación terrestre para pasajeros y espacio de mostradores de registro.

Aeroméxico Servicios presta servicios complementarios en los aeropuertos comerciales más grandes de México. Principalmente presta servicios a nuestras aeronaves, pero también presta servicios a diversos operadores aéreos. Aeroméxico Servicios presta servicios de manejo de equipaje y aeronaves, peso y balance de aeronaves, limpieza de aeronaves, suministro de agua y mantenimiento a sanitarios.

Operamos once salones “Salón Premier” ubicados en los principales aeropuertos en México, que ofrecen servicios que van desde centros de negocios hasta spa. Los miembros Titanio y Platino de “Club Premier” tienen libre acceso a estos salones y los demás clientes pueden obtener acceso ya sea pagando una tarifa o con base en la clase de su boleto.

## Costo de Combustible

El costo del combustible representa el mayor rubro dentro de nuestros gastos de operación, representó el 29.7% del total de nuestros gastos de operación para el año terminado el 31 de diciembre de 2019. Adquirimos aproximadamente el 31.8% de nuestro combustible para el año terminado el 31 de diciembre de 2019 de ASA, la entidad gubernamental mexicana responsable de la operación, construcción, suministro de combustible y administración de aeropuertos en México. En junio de 2019, celebramos un nuevo contrato de suministro de combustible con ASA, dicho contrato establece términos de pago, crédito y garantía, requerimiento de calidad de combustible y procedimientos que establecen cantidad y precio. ASA obtiene el combustible para aviones de PEMEX, y los precios base los fija la SHCP con base en las referencias internacionales Waterborne de la Costa del Golfo de Estados Unidos (“*U.S. Gulf Coast Waterborne Fuel*”) y Waterborne de la Costa Oeste de Estados Unidos (“*U.S. West Coast Waterborne Fuel*”) de acuerdo a la ubicación geográfica de cada aeropuerto a nivel nacional. Adicionalmente a este precio base, el precio que pagamos por combustible para aviones también refleja los costos logísticos y condiciones comerciales con base en la cantidad de combustible para aviones comprado. Dichas tarifas de transportación varían por aeropuerto dependiendo del método de entrega, que es principalmente por tubería al AICM y principalmente por auto tanque en los otros aeropuertos de México a los que preste servicios ASA, y la distancia del aeropuerto aplicable de la refinería suministrando el combustible. El precio es modificado semanalmente.

Compramos el combustible necesario para cubrir el resto de nuestras necesidades de combustible de proveedores locales en los aeropuertos internacionales a los que volamos incluyendo Vitol Inc., World Fuel Services, Exxon, Repsol y Kuwait Petroleum entre otros, a precios generalmente basados en el Informe de Precios Platt’s Oilgram (*Platt’s Oilgram Price Report*) aplicable en la región en la que se localice el aeropuerto. Celebramos contratos de combustible anuales para cada aeropuerto internacional al que volamos sometidos a un proceso de licitación

Para reducir nuestra exposición a fluctuaciones en el precio en los mercados internacionales de petróleo tenemos una política de invertir en instrumentos derivados que se pretenda cubran un mínimo de un 40% y hasta un 60% de nuestro consumo estimado de combustible para los siguientes 12 y hasta 18 meses sobre una base continua. Dichos instrumentos derivados son principalmente valuados en Dólares y consisten principalmente en opciones de compra tipo “call” y “call spread” en Jetfuel 54 Golf Coast. Al 31 de diciembre de 2019, nuestros instrumentos derivados relacionados con Jetfuel 54 Golf Coast, que representan el 100% de nuestra cartera de cobertura de combustible, tuvieron un precio de ejercicio mínimo de US\$2.33 por galón y un precio máximo de US\$3.11 por galón. El valor razonable del portafolio de derivados sobre combustible al 31 de diciembre de 2019 ascendió a US\$2.5 millones.

En los términos de la regulación emitida por la AFAC, tenemos permitido imponer cargos adicionales por combustible hasta por un monto máximo por boleto de conformidad con la fórmula desarrollada por la AFAC con base en la duración del segmento de vuelo y el precio del petróleo. Como resultado de lo anterior, nuestra política ha sido cubrir entre el 40% y el 60% de nuestro consumo esperado de combustible por los siguientes 12 y hasta 18 meses sobre una base continua. En años pasados, frecuentemente hemos logrado transferir los incrementos en los precios del combustible a los pasajeros al incrementar nuestras tarifas o al imponer impuestos adicionales por combustible, sin embargo, existe frecuentemente un retraso entre el tiempo del incremento en el precio del combustible para aviones y el tiempo en que elevamos nuestros precios o que los impuestos adicionales al combustible surten efecto. Asimismo, nuestros incrementos en el precio e impuestos adicionales al combustible de aviones no han sido uniformes en toda nuestra estructura de rutas debido a que las presiones competitivas en algunas de las rutas que volamos crean la condición bajo la cual el incremento en las tarifas podría resultar en disminuciones en los Factores de Ocupación a un nivel tal que podría resultar contraproducente en términos del resultado de operación de la ruta o rutas en cuestión.

Actualmente trabajamos en diversas nuevas iniciativas y estrategias para fortalecer y complementar nuestro programa de ahorro de combustible, evaluación de rendimientos en la flota Boeing y Embraer, aplicación de mejoras aerodinámicas en equipos, realización de “benchmarks” de programas de ahorro de combustible con otras aerolíneas, entre otros. Continuamos evaluando uso de bio-combustibles alternativos. Nuestro vuelo semanal de la Ciudad de México a San José, Costa Rica utiliza una mezcla de biocombustibles y combustible común para aviones para reducir las emisiones de aviación como parte de nuestro programa de Vuelos Verdes (*Green Flights*).

## Seguridad

Nuestra prioridad principal es brindar una transportación segura. Hemos adoptado altos estándares respecto de la capacitación y entrenamiento de nuestra tripulación y personal de mantenimiento y el mantenimiento de nuestras aeronaves. Hemos instituido estándares de seguridad de clase mundial y Aeroméxico fue la primera aerolínea en México en recibir el certificado de seguridad de IOSA por parte de la IATA. El certificado IOSA ha sido renovado en cada una de las últimas seis revisiones en 2005, 2007, 2009, 2011, 2013 y 2015 para Aeroméxico y en 2008, 2010, 2012 y 2014 para Aeroméxico Connect.

Asimismo, estamos involucrados en el “Programa de Prevención en Contra de Actos de Interferencia Ilegal” de la Administración de Seguridad de Tránsito de Estados Unidos y el “Programa de Seguridad” de la Aduana y Protección Fronteriza de Estados Unidos y hemos obtenido el certificado C-TPAT (*Customs-Trade Partnership Against Terrorism*). Además, Aeroméxico es miembro activo de la ISASI (*International Society of Air Safety Investigators*), enfocada en la prevención de accidentes aéreos, y miembro de la Flight Safety Foundation, una organización sin fines de lucro que se enfoca en mejorar la seguridad aérea mundial.

Aeroméxico es también la primera aerolínea en México en adoptar e implementar la recomendación de la ICAO, respecto del Sistema de Administración de Seguridad, que es el sistema más avanzado y estandarizado de procedimientos de seguridad en la industria de las aerolíneas.

La FAA audita periódicamente a las autoridades regulatorias de aviación de otros países. Como resultado de su investigación, a cada país se le otorga una calificación IASA. En julio de 2010, la calificación IASA fue disminuida de la Categoría 1 a la Categoría 2, principalmente debido a una supuesta falta de inspectores de vuelo. Como resultado de esta disminución en la calificación, se nos impidió agregar vuelos a nuevos destinos en Estados Unidos y certificar nuevas aeronaves para vuelos a los Estados Unidos, y a nuestras aerolíneas hermanas se les impidió colocar su código en nuestros vuelos. El 1 de diciembre de 2010, la FAA elevó la calificación IASA para México de la Categoría 2 a la Categoría 1, lo que indica el cumplimiento con los estándares de seguridad ICAO. El regreso a la Categoría 1 removió todas las restricciones a nuestras operaciones como resultado de dicha disminución en la calificación.

## Tecnología de la Información

Durante el 2019 el enfoque del área de Tecnologías de Información consistió en continuar apoyando al negocio en la transformación digital (Single view of the Customer, e-commerce), la búsqueda de eficiencias, la negociación del contrato del sistema de reservaciones y agencias con Sabre para buscar nuevos modelos de distribución y eficiencias en sus costos; así como el refuerzo de la infraestructura para garantizar la continuidad operativa de la empresa y continuar con la estrategia de Cyber Security para garantizar la custodia y privacidad de los activos de información.

## Sistemas de Gestión de Pasajeros y Sistemas Globales de Distribución

La implementación de el nuevo sistema de gestión de pasajeros “PSS y del nuevo Sistema de Distribución Global “GDS” permite diseñar un sistema de información flexible y con una visión integral de las operaciones aeronáuticas conjunto con los siguientes logros:

- Reducción de costos de distribución y mejoras en la estrategia de distribución de productos en México.
- Adopción de nuevas capacidades digitales y mejora en las funciones comerciales que representan sinergias en costos.

Como parte de esta implementación de nuevos sistemas se implementará un programa de transformación que considera: mejora y evolución de productos existentes, funcionalidades para mejorar el ecosistema digital existente mientras se transforma la experiencia de los pasajeros y simplifica procesos para los colaboradores de Aeroméxico.

## **Cyber Security**

Durante 2019 se obtuvo la certificación “PCI DSS”, la cual reconoce la adopción de buenas prácticas de seguridad basadas en la norma del “PCI Security Standards Council”. Este organismo establece los estándares y normas de seguridad de la información financiera de los clientes. Esta certificación establece a Aeromexico como empresa líder en el cumplimiento de normas de seguridad de datos a nivel global.

## **Sistemas de Operaciones y Mantenimiento**

Durante 2019 se desarrollaron nuevos sistemas para la eficientización de procesos de check – in, manejo de equipaje, entre otros tales como:

- Autobot para automatizar la gestión de lista de espera y ascensos.
- Portal electrónico para la gestión de acceso de menores sin acompañar al salón de menores del AICM.
- Sistemas de automatización y control en línea de combustibles para equipos de plataforma.
- Repositorio de datos para el almacenamiento de información de abastecimientos e inventarios.

## **Sistemas de Seguridad Aérea**

En 2019 se realizaron diversas implementaciones tecnológicas para la mejora de los sistemas de seguridad aérea, tales como:

- Nuevos sistemas de monitoreo y descarga en línea de información de equipos Boeing 737s.
- Nueva App para el reporte de incidencias de mantenimiento.
- Nuevos sistemas para la mejora de la respuesta a la emergencia
- Mejora de las plataformas electrónicas de gestión financiera y auditoría.

## **Customer Experience**

Durante 2019 se realizaron múltiples proyectos para la mejora de la experiencia de nuestros clientes los cuales incluyeron:

- Acceso automatizado a Salones premier en AICM, Monterrey, Guadalajara, Chihuahua, Torreón, Culiacán, Ciudad Juárez y Mérida.
- Creación del portal de gestión de las encuestas e indicadores para el Net Promoter Score (NPS).
- Ampliación del proyecto “Single View of the Customer” el cual permitirá expandir las opciones para nuestros clientes a través de la integración de nuestras plataformas digitales de servicio.
- Integración de las plataformas de apoyo a ventas domésticas e internacionales.

## **E – Commerce**

2019 trajo consigo importantes adiciones a nuestro ecosistema digital, incluyendo:

- Se agregó la funcionalidad multidespacho en nuestros kioscos, app y página web y se realizó la migración de la infraestructura a la nube privada para garantizar la disponibilidad, mayor seguridad y cumplimiento con estándares PCI.

## **Estacionalidad**

Nuestro negocio está sujeto a fluctuaciones estacionales. En general, la demanda de transporte aéreo es típicamente mayor durante los meses del verano y durante la temporada vacacional de invierno, particularmente en mercados

internacionales, debido a que hay más viajes por vacaciones durante estos periodos. Los meses de alta estacionalidad son julio, agosto y diciembre, mientras que los meses de baja estacionalidad son febrero y septiembre. Nuestros resultados de operación generalmente reflejan esta estacionalidad, pero también se pueden ver afectados por otros factores que no necesariamente son estacionales, tales como condiciones económicas, el clima, retrasos en el control de tráfico aéreo y otros factores. Adicionalmente a los efectos de estacionalidad en nuestro Factor de Ocupación, ingresos, ingresos operativos y ganancias, existen efectos estacionales en nuestra participación de mercado para un mes en particular. Durante periodos en los que aumentan los viajes de ocio, tales como las vacaciones de navidad y pascua, los pasajeros tienden a favorecer las tarifas de bajo costo ofrecidas por muchos de nuestros competidores y favorecen los destinos de ocio, reduciendo los Factores de Ocupación en nuestras de nuestras rutas a destinos de negocios. Aunque competimos durante estos periodos con tarifas promocionales y reasignamos aeronaves en la medida de lo posible para aumentar nuestros ASKs Programados a rutas de ocio, tendemos a sufrir reducciones en nuestra participación de mercado nacional durante estos periodos

### **Productos individuales que representan el 10% o más de los ingresos totales de Grupo Aeroméxico**

La transportación de pasajeros representa la principal fuente de ingresos para Grupo Aeroméxico. En el 2019 este rubro representó el 84.7% del total de ingresos de la Compañía, en el 2018 fue de 84.3% y en el 2017 representó el 84.9%.

Los ingresos por transportación de pasajeros se dividen en domésticos e internacionales. Por lo que se refiere a pasajeros domésticos, alcanzaron \$23,059 millones de pesos en 2019, \$23,947 millones de pesos en 2018 y que equivalen a 33.5% y 34.1% de los ingresos totales de la Compañía en 2019 y 2018 respectivamente. Por su parte, los ingresos obtenidos por la transportación de pasajeros en servicio internacional representaron 51.2% de los ingresos consolidados de la Compañía en 2019 y 50.2% en 2018.

Otros ingresos de operación distintos al ingreso por transportación de pasajeros representaron el 15.3% de los ingresos totales de Grupo Aeroméxico durante 2019 y 15.7% en 2018. Estos ingresos incluyen principalmente ingresos por transportación de mercancías (carga), vuelos de fletamento y exceso de equipaje. Véase la Sección “(3) *Información Financiera - (a) Información Financiera Seleccionada*”.

### **Sostenibilidad**

Grupo Aeroméxico aspira a ser un actor proactivo y a consolidar su liderazgo internacional a través de un desarrollo sostenible, al brindar el mejor servicio con transparencia, competitividad y responsabilidad. Esto se refleja en nuestra estrategia de negocio enfocada en la seguridad y centrada en nuestros clientes y colaboradores.

Hoy en día este desarrollo requiere ser incluyente y eficiente, por ello en 2019 se rediseñó la estrategia de Sostenibilidad con la finalidad de agregar valor al negocio de una manera sistémica e integral que nos permite posicionarnos como una empresa con visión sostenible, comprometida con la rentabilidad del negocio, con nuestros grupos de interés y con generaciones futuras. Además, contemplamos llevar a cabo acciones alineadas a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) que forman parte de la Agenda 2030 de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), mediante metas comunes en las dimensiones sociales, ambientales, económicas y de gobernanza de nuestra operación.

### **Principales acciones ambientales:**

En este ámbito la estrategia busca mitigar nuestra huella de carbono, disminuir el consumo energético y tener una gestión adecuada del manejo de residuos.

En 2019 tuvimos una reducción del consumo neto energético de 2.9%, manteniendo una intensidad energética igual a la presentada en el año 2018 en términos de MJ/ASK. Se implementaron distintas iniciativas de ahorro de combustible que tuvieron los siguientes resultados:

Se registró un descenso de las emisiones netas producto de la quema de turbosina por operaciones de vuelo pasando de 4,259,212.9 Ton CO2 en 2018 a 4,139,519 en 2019, lo que representa una disminución del 2.8%. Esto fue

ocasionado por la reducción de operaciones por la puesta en tierra del B737 MAX. Sin embargo, las emisiones por pasajero aumentaron un 3.5%, producto del incremento de frecuencias hacia destinos de larga distancia (transoceánicos), las emisiones por ASK (asiento-kilometro) se mantuvieron constantes. Adicional a ello se han implementado proyectos e iniciativas que forman parte del programa de eficiencia de combustible, para reducir el consumo de este y por ende las emisiones de gases de efecto invernadero. Se estima que en 2019 se redujeron 17,316 ton de CO2 producto de todas estas iniciativas.

Participación voluntaria en proyecto de Monitoreo, Reporte y Verificación de CO2: Nos incorporamos como la única aerolínea de la región al proyecto piloto de pequeña escala financiado por la OACI para probar el modelo de Monitoreo, Reporte y Verificación (MRV) del Esquema de Compensación y Reducción de Carbono de la Aviación Internacional (CORSIA, por sus siglas en inglés), que se implementará a nivel global en 2020. Lo anterior con el objetivo de probar dicho modelo en el entorno real de una aerolínea y en su caso proporcionar recomendaciones a la OACI y las Autoridades de Aviación Civil para su mejora y creación de capacidades.

Conforme al compromiso del esquema CORSIA y de acuerdo a su regulación aplicada en México (Circular Obligatoria Co AV 16.4/18 de AFAC), obtuvimos la aprobación de nuestro plan de vigilancia de emisiones, en el cual se describe como se realiza la vigilancia y reporte de las emisiones y se garantiza información precisa, el manejo de GAPs de Información y la verificación interna de la compañía. Fuimos la primera aerolínea en tener el plan de vigilancia de emisiones aprobado.

Continuamos fortaleciendo nuestro programa Vuela Verde, en el que ofrecemos a nuestros pasajeros la opción de realizar una compensación voluntaria por las emisiones de su vuelo, incluyendo la participación de nuestros colaboradores en el programa. En 2019, se acumuló \$1,754,795 lo que será destinado a la compra de bonos de carbono asignados a proyectos ambientales.

Implementamos un proyecto integral que busca la sustitución o eliminación de plásticos de primer uso en el servicio abordo, durante el año se logró la reducción de un 80% de agitadores, sustituyéndolos por una opción de madera, sustitución de 432,000 vasos de unicel y tapa plástica por termo para pilotos y la reducción de 1.1 millones de bolsas plásticas.

### **Mejorando nuestro gobierno corporativo:**

Generamos una nueva versión de nuestro Código de Conducta corporativo-alineado con los elementos de control interno, comportamiento ético e integridad de negocio requeridos por la Ley General de Responsabilidades Administrativas establecida como parte del Sistema Nacional Anticorrupción. La Versión 4.0 de nuestro Código fue publicada y socializada a partir del mes de noviembre del 2019 con todo nuestro personal, proveedores y el público en general a través de nuestros sistemas corporativos y sitio web, respectivamente. Seguimos adaptándonos a todos los cambios y mejores prácticas que se van gestando en relación con temas anticorrupción, ética e integridad corporativa en apego a la legislación nacional y extranjera aplicable.

A finales del 2019 se creó una nueva sección de Compliance en el portal de Aeroméxico.com para consulta de empleados y cualquier tercero que quiera conocer el Programa de Compliance de la empresa. En este portal se puede encontrar el Código de Conducta, los ámbitos tecnológico, ejecutivo, normativo y de capacitación y difusión del Programa, la declaratoria anticorrupción, el acceso a la línea ética, entre otros productos y herramientas del Programa. Otra información que podrás consultar en este sitio es la relacionada con ciberseguridad, las acciones en el ámbito del desarrollo social, cuidado del medio ambiente y otras que contribuyen al desarrollo sustentable.

### **Mejores Prácticas Anticorrupción:**

Aeroméxico tiene una política de cero tolerancia a la corrupción que se puede consultar en el portal Aeroméxico.com, misma que recientemente fue actualizada y reforzada a fin de cumplir con las mejores prácticas que se van generando en la legislación nacional, pactos, tratados y convenios internacionales, así como con disposiciones de otros países donde operamos como son la *Foreign Corrupt Practices Act* (FCPA por sus siglas en inglés) la *United Kingdom Bribery Act* del 2010 (UKBA por sus siglas en inglés). Adicionalmente, estamos



trabajando en el reforzamiento de nuestro sistema de denuncia anónima (Línea Ética Aeroméxico) para promover la denuncia de actos de corrupción llevados a cabo por colaboradores del Grupo, así como, el rediseño y reforzamiento del programa de capacitación que incluye un curso en línea, con evidencia de certificación.

También dimos continuidad a los programas de capacitación web y presencial, dirigidos a diversos colaboradores de empresas de Grupo Aeroméxico; en dichos programas revisamos las principales regulaciones a nivel mundial con aplicación extraterritorial para prevenir y denunciar la corrupción empresarial; asimismo, contamos con una política específica en la cual se describen precauciones a tomar en cuenta en las relaciones con funcionarios de gobierno, sus familiares y representantes, así como aspectos a considerar con respecto al ofrecimiento o entrega de regalos, donaciones, viajes y atenciones. Con ello, promovemos una cultura de ética e integridad corporativa durante las acciones diarias para alcanzar nuestros objetivos.

### **Disminución de Costos por Incumplimiento Legal**

En Aeroméxico somos conscientes de que el incumplimiento de la normativa a la cual nos encontramos sujetos puede traducirse en sanciones que tengan un impacto directo en el resultado financiero al final del ejercicio, por ello hemos llevado a cabo diversas acciones de seguimiento e implementación orientadas a dar cumplimiento a la regulación aplicable en las operaciones y negocios de la Compañía como se puede observar en los ejemplos siguientes:

**Protección de datos Personales:** Durante 2019 continuamos una campaña mediante correo electrónico, *newsletters* y otros medios de comunicación interna a nivel Compañía reiterando la relevancia de la protección de los datos personales que nos confían nuestros clientes, empleados y proveedores, así como, los riesgos de darles el cumplimiento apropiado y cómo protegerlos. Asimismo, se continuó con la capacitación del personal vía el curso en línea que se tiene desarrollado en la empresa.

En materia de regulación nos enfrentamos al reto de dar cumplimiento a las regulaciones de la Unión Europea, Perú, y otras más recientes como la del estado de California de los Estados Unidos de América y Colombia; situación por la cual nos encontramos en una continua renovación y reforzamiento de nuestros procedimientos para la obtención, resguardo, transferencia y eliminación de datos personales e información confidencial.

Por otro lado, continuamente, nos encontramos actualizando y reforzando nuestros avisos de privacidad a efecto de que cubran con los requerimientos legales específicos establecidos en las regulaciones de cada una de las jurisdicciones y territorios en los cuales tenemos operaciones, con la intención de poner a disposición de los clientes el uso y tratamiento de su información personal.

Asimismo, se da seguimiento al cumplimiento de los proyectos del Grupo por parte del Consejo de Datos, órgano interno encargado de deliberar y resolver sobre el uso de datos personales, considerando las obligaciones establecidas en las leyes aplicables.

**Competencia Económica:** En aras de fortalecer la cultura de cumplimiento a las regulaciones en materia de competencia económica a las que nos encontramos sujetos, hemos generado una nueva política de competencia con el marco interno regulatorio para que nuestros colaboradores no incurran en violaciones a las leyes y reglamentos en la materia, asimismo, contamos con un programa de capacitación enfocado en las áreas del negocio más expuestas a este tipo de riesgos, mediante un curso en línea y sesiones presenciales con especialistas en la materia.

**Prevención del Lavado de Dinero:** Nos encontramos en la revisión constante de las normativas aplicables en materia de prevención del lavado de dinero y financiamiento al terrorismo en las diversas jurisdicciones en que operamos, a efectos de dar cumplimiento en tiempo y forma a las obligaciones aplicables conforme a las reformas que se van generando en la materia.

## **(ii) Canales de Distribución**

### **Comercialización, Ventas y Distribución**

Nuestros esfuerzos de publicidad y promoción se enfocan en resaltar el posicionamiento de nuestra marca y apoyar aspectos específicos de nuestros esfuerzos comerciales. Dichas actividades incluyen el uso de la televisión, anuncios impresos, exteriores y de radio, así como mercadeo directo y en línea para atacar múltiples segmentos de clientes. Adicionalmente, utilizamos promociones de única vez, incluyendo descuentos específicos por evento. Asimismo, llevamos a cabo actividades de mercadeo a través de nuestras distintas alianzas, incluyendo la alianza SkyTeam y Aeroméxico-Delta Air Lines.

Utilizamos tanto canales de distribución directos como indirectos. Actualmente estamos enfocados en nuestra estrategia de distribución para reducir costos y maximizar la efectividad de nuestros esfuerzos comerciales. Este esfuerzo ha resultado en ganancias de eficiencia, y creemos que nos llevará a mayores ingresos en el futuro.

El fortalecimiento de nuestras ventas por Internet representa una oportunidad importante para reducir nuestros costos de distribución y personalizar la experiencia del cliente, dando un ingreso más alto. Por lo que pretendemos canalizar más de nuestras ventas a través de nuestra página de Internet.

### **Canales de Distribución Indirectos**

Las agencias de viajes son el principal canal de distribución indirecto de boletos para nuestros vuelos. Los ingresos por ventas indirectas de boletos por agencias de viajes, incluyendo agencias de viajes en línea, representaron el 54.6% de nuestros segmentos de vuelos comprados, durante el año terminado el 31 de diciembre de 2019. Actualmente pagamos a las agencias de viajes una comisión estándar de entre el 0.1% y el 18% dependiendo del mercado geográfico y el tipo de cabina. Celebramos contratos con ciertas agencias de viaje otorgando incentivos de desempeño de entre el 1% y el 7% con base en los volúmenes de venta de boletos. Las agencias de viaje obtienen información de viaje de la aerolínea y emiten boletos de la aerolínea a través de GDSs, que les permite hacer reservaciones en vuelos de un gran número de aerolíneas. Participamos activamente en los GDSs internacionales más importantes, incluyendo Sabre, Amadeus, Galileo, Travelport y TravelSky. Como contraprestación por el acceso a estos sistemas, pagamos una tarifa de operación para cada segmento de vuelo reservado a través de un GDS. Al 31 de diciembre de 2019, había aproximadamente 5,269 grupos de agencias de viajes (incluyendo representantes de ventas generalmente ubicados en oficinas “off line”) para la venta de boletos para nuestros vuelos, incluyendo agencias de boletos en línea y representantes de ventas generalmente ubicados en oficinas “off line” (GSA’s).

Como parte de nuestro para simplificar nuestros canales de distribución y reducir tarifas de reservación, hemos negociado reducciones a las tarifas pagadas a los GDSs en los que participamos. Adicionalmente, frecuentemente renegociamos con los distintos agentes de viajes con los que tenemos acuerdos de bonos de incentivo para reducir los bonos de incentivos que pagamos

### **Canales de Distribución Directos**

Asimismo, vendemos nuestros boletos aéreos y productos adicionales directamente a los clientes a través de nuestra página de internet, call center, tiendas de viaje inplants. Nuestra página de Internet permite a los clientes revisar las tarifas y horarios y comprar boletos. Los ingresos por venta de boletos a través de nuestro sitio de Internet representaron el 18.2% de nuestros ingresos pasajeros año terminado el 31 de diciembre de 2019.

Nuestro contact center cuenta con números gratuitos desde 21 países, recibimos 4 millones de llamadas de clientes, se brinda atención a clientes sobre cotizaciones, compra de boletos, cambios de sus reservaciones, compra de servicios adicionales e información general, la atención se brinda en 4 idiomas (español, inglés, francés y portugués)

Los ingresos por venta de boletos a través de nuestro call center representó en 2019 el 8% de los ingresos flown de GAM

Hoy en día, existen 93 tiendas de viajes físicas en la República Mexicana (incluyendo 9 en los principales aeropuertos) y 21 oficinas de venta tipo Inplant dedicadas en su gran mayoría a atender cuentas corporativas y gubernamentales. Tenemos más de 5,300 contratos corporativos a nivel mundial. Dependiendo del cliente, estos beneficios pueden incluir tarifas preferenciales relacionadas con el nivel de ventas, soporte extendido al cliente, ascensos y kilómetros Premier adicionales.

El fortalecimiento de nuestras ventas por Internet representa una oportunidad importante para reducir nuestros costos de distribución. Por lo que pretendemos canalizar más de nuestras ventas a través de nuestra página de Internet.

### **(iii) Patentes, Licencias, Marcas y Otros Contratos**

#### **Programa de Lealtad “Club Premier”**

En diciembre de 1991, lanzamos nuestro programa de viajero frecuente “Club Premier”, el primer programa de lealtad para una aerolínea mexicana. “Club Premier” fue diseñado para promover la lealtad entre nuestros pasajeros y atraer a nuevos clientes. En septiembre de 2010, celebramos un convenio de participación con AIMIA, empresa especializada en la administración y desarrollo de programas de lealtad, anteriormente conocida como Groupe Aeroplan Inc., para operar y mejorar “Club Premier”. En los términos del contrato de participación, aportamos nuestro programa “Club Premier” a PLM, y AIMIA pasó a ser un accionista minoritario de PLM. AIMIA ha sido líder global en la administración de programas de lealtad.

En diciembre de 2012, AIMIA aumentó su participación de capital en PLM. Al 31 de diciembre de 2019, “Club Premier” tenía aproximadamente 6.7 millones de miembros. Adicionalmente, “Club Premier Corporativo”, nuestro programa de lealtad corporativo ofrece beneficios a aproximadamente 8,100 empresas activas.

Como socio comercial, PLM presta a sus socios comerciales los servicios de mercadeo de lealtad para atraer y retener clientes y estimular la demanda para los productos y servicios de dichos socios. El objetivo de PLM es ofrecer a sus socios comerciales un valor superior en relación con otras alternativas de mercadeo a través del acceso a los miembros de PLM y el diseño y ejecución de programas de mercadeo con miras a aumentar el ingreso, la participación de mercado, y la lealtad del cliente.

Los miembros de “Club Premier” pueden acumular Puntos Premier de varias formas. Los Puntos Premier pueden ser acumulados al viajar por Aeroméxico, Aeroméxico Connect u otras aerolíneas miembros de SkyTeam o con las que tenga acuerdos de Código Compartido. Desde 1997, tenemos una alianza con American Express en virtud de la cual American Express emite varias tarjetas de crédito de marca compartida que otorgan a los tarjetahabientes varios beneficios a través de nuestro programa “Club Premier”. Adicionalmente, recibimos un porcentaje del total del ingreso derivado de las compras realizadas con estas tarjetas de crédito.

Al 31 de diciembre de 2019 contábamos con acuerdos similares con Santander, en relación con la emisión de tarjetas de crédito de marca compartida Visa. Actualmente tenemos acuerdos con la mayoría de los bancos de mayor emisión de tarjetas en México bajo los cuales sus clientes pueden canjear los puntos bancarios generados por las compras realizadas con tarjeta de crédito por Puntos Premier. Asimismo, tenemos programas con ciertos hoteles y cadenas de hoteles, incluyendo Grupo Posadas, Marriott y Hilton, y con Hertz, agencia de renta de autos, bajo los cuales nuestros miembros acumulan Puntos Premier por cada estancia o renta. Celebramos alianzas con varias empresas en México, incluyendo, Gandhi, Linio, Palacio de Hierro, MacStore, G500, Uber, Principal Afore y Fondos de Inversión, entre otras, bajo las cuales nuestros miembros pueden acumular Puntos Premier con base en las compras productos o servicios. Los miembros de “Club Premier” pueden asimismo convertir los puntos acumulados a través de otros determinados programas de recompensa en Puntos Premier.

“Club Premier” tiene cuatro niveles de viajero frecuente Clásico, Oro, Platino y Titanio, los cuales se alcanzan con base en el número de Puntos Premier acumulados por viajar en Aeroméxico, Aeroméxico Connect o un miembro de

la alianza SkyTeam o al realizar compras con nuestras tarjetas de crédito American Express Aeroméxico durante un periodo de doce meses. Cada nivel otorga a los miembros diferentes beneficios y como se mencionó anteriormente tenemos un programa diseñado para empresas.

Los miembros de “Club Premier” pueden utilizar Puntos Premier para comprar vuelos y ascensos en Aeroméxico, Aeroméxico Connect y demás aerolíneas miembros de SkyTeam o con las cuales tengamos acuerdos de Código Compartido, así como comprar noches en ciertos hoteles alrededor del mundo. Adicionalmente, los miembros de “Club Premier” en México pueden usar Puntos Premier para comprar artículos, incluyendo electrónicos, juguetes y perfumes, a través de nuestra Tienda Premier. Actualmente los miembros de “Club Premier” pueden pagar artículos con Puntos Premier en comercios como Gandhi y MacStore. Nuestra página de Internet de “Club Premier” permite a los clientes inscribirse a “Club Premier” así como canjear Puntos Premier y aprender acerca de nuevas promociones. Los miembros de “Club Premier” asimismo pueden participar en “Subastas Premier,” lo que permite a los miembros ofertar por artículos y experiencias utilizando Puntos Premier. Continuamos buscando oportunidades para expandir las relaciones de PLM con terceros, incluyendo comercios e introducir formas innovadoras de generar ingresos a través de la venta de Puntos Premier.

## **Patentes y Marcas**

La totalidad de las marcas más representativas de la Compañía y sus subsidiarias, entre las que se encuentran, “Aeroméxico”, el diseño de la cabeza del caballero águila, “Gran Plan”, “Aeroméxico Connect”, “Aeroméxico Cargo” y “Aeroméxico Servicios” entre otras, son marcas registradas de la Compañía o de sus subsidiarias tanto en los países en los que opera, como en algunos otros países. En virtud de que la ley considera que las marcas son una forma de activos intangibles de las empresas, los derechos de propiedad sobre una marca pueden establecerse ya sea a través del uso continuo de la misma en el comercio o a través de su registro en la oficina de marcas del país en que se pretende usar. En algunas jurisdicciones los derechos de propiedad pueden adquirirse por cualquiera de estos medios y en otras se requiere cumplir con ambos, esto es, uso y registro de la marca. En el caso de las marcas anteriormente señaladas, se ha tenido que recurrir al registro, ya que algunas de las jurisdicciones en las cuales se usan no reconocen derechos de titularidad solamente por el uso de las mismas.

A la fecha de este reporte, en México tenemos registradas 336 marcas, 2 solicitudes de marca pendientes de registro y 33 avisos comerciales registrados; en los Estados Unidos de América se tienen registradas 43 marcas; en Canadá contamos con el registro de 21 marcas; además, en otros países, clasificados por zona geográfica, se tienen registradas 194 marcas en Latinoamérica; 69 marcas en Europa; y 5 marcas en Asia.

Asimismo, tenemos licencia de algunas marcas comerciales, marcas de servicio y logos en relación con la alianza SkyTeam y esperamos continuar teniendo el derecho para usar dichas marcas registradas, marcas de servicio y logos mientras continuemos siendo miembros de esta alianza. Otro elemento importante de nuestras campañas de marca y comercialización son nuestros dominios.

Operamos software conforme a contratos de licencias de nuestros proveedores, incluyendo Sabre y Oracle. Adicionalmente, de conformidad con nuestros contratos con Boeing y Embraer, también usamos un número importante de información confidencial para mantener nuestras aeronaves.

Una vez que los derechos sobre una marca han quedado firmemente establecidos en una determinada jurisdicción, los derechos de titularidad sobre una marca pueden durar indefinidamente, mientras se pueda comprobar el uso de la marca (en las jurisdicciones en las cuales éste es un requisito) y se mantenga vigente el registro de dicha marca ante la oficina de marcas correspondiente. En la mayoría de las jurisdicciones se requiere que el registro sea renovado cada 10 años.

Las marcas de la empresa son importantes para su desarrollo, pues permiten que el público consumidor identifique de manera clara e inconfundible cuál es la fuente de los servicios que recibe al amparo de dichas marcas, distinguiéndolos nítidamente de los servicios que prestan otras empresas que tengan el mismo giro mercantil.

Operamos software conforme a contratos de licencias de nuestros proveedores, incluyendo Sabre y Oracle. Adicionalmente, de conformidad con nuestros contratos con Boeing y Embraer, también usamos un número importante de información confidencial para mantener nuestras aeronaves.

### **Concesiones y Permisos**

De conformidad con la Ley de Aviación Civil, todas las aerolíneas requieren autorización para prestar el servicio público de transporte aéreo en México. Aeroméxico actualmente opera el servicio público de transportación aérea de pasajeros, carga y correo en rutas nacionales amparada en la concesión TAN-OR-AMX a 30 años otorgada el 16 de marzo de 2000 por la SCT así como las internacionales bajo el permiso correspondiente. Esta concesión establece las rutas nacionales que Aeroméxico puede volar y las aeronaves que pueden ser usadas para volar dichas rutas, mismas que pueden ser modificadas, previos los trámites de ley ante la Dirección General de Aeronáutica Civil y que se actualizan en las especificaciones de operación ante la SCT. En el mismo sentido, Aeroméxico Connect opera el servicio público de transportación aérea de pasajeros, carga y correo combinado en rutas nacionales amparada en la concesión TAN-OR-SLI a 30 años otorgada el 24 de octubre de 2000 por la SCT, así como las internacionales bajo los permisos correspondientes.

Las concesiones de Aeroméxico y Aeroméxico Connect pueden ser revocadas bajo ciertas circunstancias en ellas especificadas, incluyendo, entre otras, que los concesionarios proporcionen información falsa, que modifiquen la concesión sin la autorización de la SCT o que la propia SCT perciba, con fundamento en las verificaciones realizadas, que las concesionarias no cumplan con las condiciones técnicas, operativas o con los niveles de seguridad establecidos por la regulación correspondiente.

Ambas concesionarias operan rutas a destinos internacionales de conformidad con las autorizaciones (permisos) otorgadas por la SCT y los acuerdos bilaterales celebrados por el gobierno mexicano y los gobiernos de dichos destinos internacionales, y de conformidad con la regulación vigente en cada destino, incluyendo el DOT y la FAA.

Aeroméxico actualmente opera rutas a distintos países de conformidad con las autorizaciones bajo acuerdos bilaterales, incluyendo: Estados Unidos, Canadá, España, Francia, Colombia, Chile, Perú, Brasil, Argentina, Japón, China, Honduras, Costa Rica, Cuba y Reino Unido. Aeroméxico actualmente opera a San Salvador, El Salvador, conforme a una autorización unilateral con obligación de reciprocidad.

### **Contratos Operativos**

Para la prestación del servicio público de transporte aéreo se cuenta con una flota que en su mayoría se incorpora a la Compañía a través de contratos de arrendamiento operativo. El Grupo arrendó 95 aviones y 24 motores con diferentes periodos de renta, excluyendo los seis equipos Boeing 737 MAX en suspensión de operaciones desde marzo de 2019.

### **Seguros**

Contamos con los seguros de aviación necesarios para cubrir los daños materiales que pudieran afectar a nuestras aeronaves, las cuales están aseguradas hasta su valor convenido, con cobertura “todo riesgo” y cobertura de riesgos de guerra o terrorismo. Asimismo, contamos con seguros para las partes y refacciones de los aviones, incluyendo daños a motores, equipo de refacciones de vuelo, sistemas de entretenimiento en vuelo, equipo de soporte en tierra, herramientas, componentes y, en general, todo aquel equipo destinado a formar parte de la aeronave; dichos seguros cumplen con lo estipulado en nuestros contratos de arrendamiento y financiamiento, así como de nuestras concesiones. Adicionalmente, tenemos cobertura de seguros de responsabilidad civil de pasajeros, de daños a bienes de terceros, de lesiones y daños corporales, y de pérdidas o daños a la mercancía, correo o equipaje, los cuales están contratados con aseguradoras internacionales altamente calificadas y en montos consistentes con la práctica de la industria. En general, consideramos que nuestros seguros son apropiados para protegernos de pérdidas sustanciales, que llegaran a ocurrir a la luz de las actividades que llevamos a cabo. Consideramos que el énfasis que ponemos en medidas de seguridad y la alta tecnología de nuestras aeronaves, han contribuido a la optimización de las condiciones de contratación de nuestros programas de seguros, a través de la ampliación del alcance de coberturas y la disminución de primas.

Nuestros seguros contra daño a propiedad también son “todo riesgo” y cubren bienes muebles e inmuebles, maquinaria, equipo de contratistas, equipo electrónico, cristales, dinero y valores, contra toda pérdida o daños directos causados por incendios, temblores, erupción volcánica, así como riesgos hidro-meteorológicos tales como huracanes, vientos tempestuosos, granizadas, heladas e inundaciones por lluvia. En adición, nuestra maquinaria está cubierta contra mal uso u operación negligente, fallas, corto circuito, fallas de producción y ensamble incorrecto, y nuestro inventario está cubierto contra robo con violencia y agresión. Por su parte, contamos con cobertura por robo y hurto para todo el equipo electrónico móvil y/o portátil utilizado. Asimismo, contamos con cobertura por responsabilidad civil, que principalmente incluye daños causados por incendio o explosión que afecten directamente los bienes inmuebles arrendados. De igual manera tenemos contratada la cobertura de terrorismo que cubre los daños que pudieran sufrir los bienes inmuebles a consecuencia de cualquier acto terrorista.

#### **(iv) Principales Clientes**

Los principales clientes de las subsidiarias de Grupo Aeroméxico son pasajeros nacionales e internacionales, corporativos y diversas entidades gubernamentales que seleccionan el servicio que otorgamos en Grupo Aeroméxico con base en diversas decisiones como ruta, horario, costo, etc. No se tiene identificado un cliente único que represente más de 10% de los ingresos.

#### **(v) Legislación Aplicable y Situación Tributaria**

La Emisora está sujeta al cumplimiento de las leyes, reglamentos y disposiciones aplicables a las sociedades mercantiles en general. Entre los ordenamientos más relevantes se encuentran la LMV, el Código de Comercio y la Ley General de Sociedades Mercantiles. En su carácter de contribuyente está sujeta a legislación fiscal aplicable y sus respectivos reglamentos. Entre otros, la Compañía está obligada a pagar el Impuesto Sobre la Renta, el Impuesto Empresarial a Tasa Única y contribuciones de previsión social.

A raíz de la inscripción de las Acciones en el RNV y de la adopción de la Emisora del régimen de sociedad anónima bursátil, también está sujeta a la LMV, a la Circular Única de Emisoras y a las demás disposiciones de carácter general aplicables que emita la CNBV.

Por otra parte, la Emisora debido a las operaciones que realiza, directamente o a través de sus Subsidiarias, está sujeta a diferentes leyes, regulaciones y normas federales y locales, entre las que se encuentran la Ley de Aviación Civil y su reglamento.

La entrada en vigor de la Ley de Aviación Civil en mayo de 1995, modificada en marzo de 1998 y diciembre de 2001, el Reglamento de la misma, en vigor desde diciembre de 1998, y modificado en agosto y diciembre de 2000, y demás regulaciones en materia de aviación civil, han establecido un nuevo ambiente regulatorio para las aerolíneas establecidas como Aeroméxico. Según lo establecido por la Ley de Aviación Civil, la prestación del servicio público de transportación aérea nacional regular requiere el otorgamiento de una concesión por parte de la SCT. Dicha concesión establece las rutas nacionales en las que la aerolínea podrá prestar servicios y las aeronaves que forman parte de su flota.

Aeroméxico cuenta desde el 16 de marzo de 2000 con una concesión por 30 años otorgada por la SCT, que reemplazó los permisos otorgados anteriormente por la AFAC. Conforme a la Ley de Aviación Civil, la prestación de los servicios de transportación aérea nacional no regular, internacional regular y no regular, y privado comercial requiere del otorgamiento de autorizaciones a permisos. Aeroméxico Connect por su parte, opera rutas nacionales bajo la concesión otorgada por la SCT el 24 de octubre de 2000, la cual vence en el 2030 y rutas internacionales hacia Estados Unidos bajo la autorización correspondiente. Tanto las concesiones, como las autorizaciones y los permisos otorgados, son susceptibles de prórroga siempre que se cumpla con los requisitos correspondientes.

Las aerolíneas que operan el servicio público de transporte aéreo regular deben obtener autorización previa de la AFAC para operar rutas adicionales y deben iniciar operaciones en un plazo de 90 días en rutas nacionales y en un plazo de 180 días en rutas internacionales, a partir de la fecha de autorización de las mismas. Los solicitantes deben presentar las modificaciones al estudio técnico-operativo del servicio o servicios de transporte aéreo nacional regular

que pretenda operar y, en su caso, el programa de inversión. Las regulaciones establecen que los servicios de transporte aéreo no regular, de fletamento y taxi aéreo, serán complementarios al servicio de transporte aéreo regular y deben comercializarse como parte de otros servicios en paquete. Adicionalmente, existen diversas regulaciones que todas las aerolíneas deben cumplir en materia de ruido, requisitos en materia ambiental, seguridad, capacitación, entre otras.

## **Regulación de la Industria de la Aviación Mexicana**

### ***Regulación de Operaciones***

El servicio de transporte aéreo regular, en oposición al servicio de transporte aéreo no regular, es considerado un servicio público en México. Para prestar el servicio de transporte aéreo regular es necesario el otorgamiento de una concesión por parte del Gobierno Federal. El marco legal de la industria del transporte aéreo en México se encuentra principalmente establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley de Vías Generales de Comunicación, la Ley General de Bienes Nacionales, la Ley de Aviación Civil y su reglamento, la Ley de Aeropuertos y su reglamento, los tratados internacionales celebrados por el gobierno mexicano, así como en las Normas Oficiales Mexicanas aplicables. La autoridad encargada de la supervisión del transporte aéreo en México es la SCT, la cual ejerce sus atribuciones principalmente a través de la AFAC.

La Ley de Aviación Civil regula la explotación, uso y desarrollo del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, respecto de la prestación y desarrollo del servicio de transporte aéreo. La Ley de Aviación Civil establece que la SCT es el regulador principal del servicio de transporte aéreo en México, el cual a través de la AFAC, es responsable y tiene, entre otras, las siguientes atribuciones: (i) imponer y conducir las políticas y programas para la regulación y el desarrollo de los servicios de transporte aéreo; (ii) otorgar concesiones y permisos, verificar su cumplimiento y resolver, en su caso, su modificación o terminación; (iii) expedir las normas oficiales mexicanas y demás disposiciones administrativas; (iv) prestar y controlar los servicios a la navegación aérea; (v) expedir y aplicar las medidas y normas de seguridad e higiene que deben observarse en los servicios de transporte aéreo; (vi) expedir certificados de matrícula, de aeronavegabilidad y los de explotador de servicios aéreos y decretar la suspensión, cancelación, revalidación o revocación de los mismos; (vii) mantener y operar el Registro Aeronáutico Mexicano en el que se realiza el registro de aeronaves y arrendamientos sobre aeronaves; (viii) participar en los organismos internacionales y en las negociaciones de tratados; (ix) promover la formación, capacitación y adiestramiento del personal técnico aeronáutico; (x) expedir y, en su caso, revalidar o cancelar las licencias del personal técnico aeronáutico; (xi) interpretar la Ley de Aviación Civil y su reglamento para efectos administrativos; (xii) autorizar la práctica de visitas de verificación; (xiii) designar o, en su caso, remover a los comandantes regionales y a los comandantes de aeropuertos, helipuertos y aeródromos civiles en general; y (xiv) aprobar los planes de vuelo.

La AFAC principalmente supervisa y verifica el cumplimiento por parte de los concesionarios, permisionarios, operadores y proveedores de los servicios aéreos, de la Ley de Aviación Civil, su reglamento, las Normas Oficiales y cualesquiera otras disposiciones que resulten aplicables y desempeña sus funciones principalmente por conducto de comandancias regionales y comandancias de aeropuerto.

Se requiere de concesión otorgada por la SCT para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular en México. Dicha concesión solo puede ser otorgada a personas morales mexicanas que cumplan con la capacidad técnica, financiera, jurídica y administrativa para prestar los servicios en condiciones de calidad, seguridad y puntualidad. Otros requisitos que deberán acreditarse para obtener la concesión son: (i) la disponibilidad de aeronaves y demás equipo de vuelo, que cumpla con los requisitos técnicos de seguridad, condiciones de aeronavegabilidad y condiciones en materia ambiental; (ii) la disponibilidad de hangares, talleres, de la infraestructura necesaria para sus operaciones, así como del personal técnico aeronáutico y administrativo capacitado para la operación de la concesión; y (iii) contar con experiencia en la industria. Para poder proporcionar cualquier otro servicio de transporte aéreo que no sea el transporte aéreo nacional regular descrito anteriormente, se requiere permiso de la SCT conforme a la Ley de Aviación Civil.

La Ley de Aeropuertos y sus reglamentos establecen el marco general que regula la construcción, operación, mantenimiento y desarrollo de las instalaciones aeroportuarias mexicanas. La Ley de Aeropuertos establece las

facultades de la SCT como la autoridad regulatoria de aeropuertos en México y establece las reglas y normas principales con respecto a, entre otras cosas, concesiones y permisos, los derechos y obligaciones de operadores de aeropuertos y tarifas que pueden ser cobradas a los usuarios.

El gobierno mexicano ha firmado y ratificado las principales convenciones internacionales relacionadas con el transporte aéreo comercial internacional, incluyendo la Convención de Varsovia de 1929 (según sea modificado por la Convención de Montreal de 1999), la Convención de Chicago de 1944, la Convención de Ginebra de 1948 y el Convenio y Protocolo de Ciudad del Cabo de 2001. Generalmente, las rutas internacionales son operadas conforme a acuerdos bilaterales celebrados entre México y el país del destino de dicha ruta. Los acuerdos bilaterales están sujetos a negociaciones abiertas de conformidad con las solicitudes hechas por los países firmantes de tiempo en tiempo. En algunos casos, una aerolínea mexicana puede operar una ruta internacional con respecto a la cual no se haya firmado un acuerdo bilateral, de conformidad con un permiso unilateral otorgado por la AFAC, sujeto a reciprocidad.

De conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el espacio aéreo situado sobre territorio nacional está bajo el control de la Nación Mexicana y como resultado, la explotación de dicho espacio aéreo únicamente podrá ser mediante una concesión o permiso otorgado por la SCT.

En apego a la Ley de Aviación Civil, se requiere de concesión que otorgue la SCT para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular. Las concesiones para el servicio público de transporte aéreo nacional regular únicamente podrán ser otorgadas a personas morales mexicanas que cumplan con las restricciones y límites de inversión extranjera y algunos requerimientos técnicos, financieros, legales y administrativos que se consideran necesarios para prestar el servicio en condiciones de calidad, seguridad, oportunidad, permanencia y precio. Una concesión podrá ser obtenida por cada sociedad que preste dichos servicios y las afiliadas de estas sociedades no podrán operar bajo la misma concesión.

Cada concesión establece los términos y condiciones bajo los cuales el servicio público de transporte aéreo nacional regular podrá ser prestado, los derechos y obligaciones del concesionario en la prestación de dichos servicios así como las rutas y aeronaves que podrán ser operadas. Las concesiones se otorgan hasta por un plazo de 30 años y pueden ser prorrogadas hasta por un periodo adicional de 30 años, siempre que cada una de dichas prórrogas se solicite a más tardar un año antes de la terminación inicial de dicha concesión. De conformidad con la Ley de Aviación Civil, la prestación del servicio público de transporte aéreo nacional no regular, tales como vuelos *charter*, el servicio público de transporte aéreo internacional regular y no regular, y el servicio de transporte aéreo privado comercial, así como servicios especializados y arrendamientos de aeronaves, requieren de permisos (en lugar de concesión). En adición, el servicio de transporte aéreo internacional regular requiere de la autorización por parte de la SCT para cada ruta en términos de los convenios bilaterales de transporte aéreo que resulten aplicables.

La Ley de Aviación Civil establece que las concesiones y los permisos se podrán revocar por cualquiera de las siguientes razones principales: (i) no ejercer los derechos conferidos durante un periodo mayor de ciento ochenta días naturales, contados a partir de la fecha de su otorgamiento; (ii) no mantener vigentes los seguros a que se refiere la Ley de Aviación Civil; (iii) el cambio de nacionalidad del concesionario o permisionario; (iv) ceder, hipotecar, gravar, transferir o enajenar las concesiones, los permisos, o los derechos en ellos conferidos, a algún gobierno o estado extranjero; (v) ceder, hipotecar, gravar, transferir o enajenar las concesiones, los permisos, o los derechos en ellos conferidos a cualquier persona sin autorización de SCT; (vi) aplicar tarifas diferentes a las registradas, o en su caso, aprobadas, según sea aplicable; (vii) suspender, en forma total, la prestación de los servicios sin autorización de la SCT, salvo en caso fortuito o de fuerza mayor; (viii) prestar servicios distintos a los señalados en la concesión o permiso respectivo; (ix) infringir las condiciones de seguridad; (x) incumplir con las obligaciones de pago de las indemnizaciones por daños que se originen en la prestación de los servicios; y (xi) en general, incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en la Ley de Aviación Civil, en sus reglamentos o en el título de concesión o permiso respectivos.

En caso de que las concesiones de Aeroméxico y/o Aeroméxico Connect fueran revocadas por cualquiera de las razones enumeradas anteriormente, no tendremos derecho a compensación alguna y no seremos capaces de continuar con la operación de nuestro negocio. Ver *“Factores de Riesgo - La operación de nuestro negocio se encuentra sujeta a nuestra capacidad de obtener aprobaciones regulatorias, locales e internacionales, y mantener*



*nuestras concesiones y licencias de operación existentes. Aeroméxico y Aeroméxico Connect operan en México al amparo de concesiones de 30 años de duración que fueron otorgadas en el 2000”.*

Para la operación de nuestras aeronaves, cada aeronave requiere llevar a bordo su certificado de matrícula, su certificado de aeronavegabilidad y su póliza de seguro. En cualquier caso, todas las aeronaves deben de llevar a bordo todos los documentos y el equipo requerido por los tratados internacionales, la Ley de Aviación Civil y todas las disposiciones aplicables. Contamos con todas las autorizaciones operativas y de aeronavegabilidad, así como con los certificados y licencias correspondientes, asimismo mantenemos todas las pólizas de seguro necesarias y nos encontramos en cumplimiento con la legislación aplicable.

La concesión de Aeroméxico fue otorgada por la SCT en marzo de 2000 y la concesión de Aeroméxico Connect fue otorgada por la SCT en octubre de 2000. Estas concesiones nos permiten prestar el servicio público de transporte aéreo regular para pasajeros, carga y correos por un plazo de 30 años a partir de la fecha de su otorgamiento. En el caso de los permisos internacionales, los mismos se otorgan con base en los convenios bilaterales de transporte aéreo que resulten aplicables y el tratamiento es caso por caso.

### ***Adquisición, Enajenación e Importación de Aeronaves***

De conformidad con la Ley de Aviación Civil y sus reglamentos y el Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano, todas las adquisiciones y enajenaciones de aeronaves operadas por concesionarios mexicanos, así como el arrendamiento de dichas aeronaves, deberán estar registrados en el Registro Aeronáutico Mexicano, el cual se encuentra bajo la supervisión de la AFAC. Adicionalmente, la importación de aeronaves civiles o comerciales a México está sujeta a la previa autorización de la SCT y el importador deberá registrar la aeronave importada en el Registro Aeronáutico Mexicano

### ***Registro Aeronáutico***

El registro de aeronaves en México se rige por la Ley de Aviación Civil y el Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano. Las aeronaves operadas en México por concesionarios mexicanos tienen permitido volar el espacio aéreo mexicano, o aterrizar a y despegar desde territorio nacional, siempre que dichas aeronaves hayan sido correctamente registradas en el Registro Aeronáutico Mexicano. Para registrar una aeronave en México y mantener dicho registro, la aeronave deberá contar con un certificado de matrícula y un certificado de aeronavegabilidad, los cuales en todo momento permanecerán a bordo de la aeronave. La AFAC emite el certificado de matrícula a través del Registro Aeronáutico Mexicano y el certificado de aeronavegabilidad a través de la Subdirección General de Seguridad Aérea.

Un certificado de matrícula otorga la nacionalidad mexicana a la aeronave y acredita su inscripción ante la autoridad de aviación competente. Un certificado de aeronavegabilidad acredita que la aeronave está en condiciones técnicas satisfactorias para realizar operaciones de vuelo, generalmente es válido por un año a partir de la fecha de su inspección por la AFAC, y autoriza a la aeronave a volar sobre el espacio aéreo mexicano, sujeto al cumplimiento continuo de ciertos requerimientos y condiciones técnicas. El certificado de aeronavegabilidad se renueva cada año siempre que la aeronave continúe cumpliendo los estándares de la SCT.

La Ley de Aviación Civil dispone que cada aeronave civil deberá llevar marcas distintivas de su nacionalidad y número de matrícula.

El registro de una aeronave podrá ser cancelado si se determina que la aeronave deja de cumplir con los requerimientos de inscripción y, en particular, si la aeronave deja de cumplir con los requerimientos de seguridad aplicables señalados por la AFAC o la Ley de Aviación Civil.

Toda la información relacionada con el estado contractual de una aeronave, incluyendo contratos de compraventa, arrendamientos financieros y operativos e hipotecas, deberá ser presentada en el Registro Aeronáutico Mexicano para que el acto jurídico respectivo surta efectos y para proporcionar al público en general un registro actualizado de cualquier modificación realizada al certificado de matrícula de la aeronave.

## ***Derechos de Rutas***

### **Rutas Nacionales**

La SCT, a través de la AFAC, tiene la facultad de otorgar a una aerolínea mexicana el derecho de operar rutas en México, sujeto a que la aerolínea haya presentado estudios satisfactorios a dicha autoridad que ofrezca la viabilidad técnica y financiera de dichas rutas y el cumplimiento de algunas condiciones con respecto a la inclusión de dichas rutas en las concesiones o permisos respectivos, según corresponda. Para otorgar licencias para dichas rutas y modificar las existentes, la SCT evalúa la capacidad efectiva de la infraestructura de los aeropuertos correspondientes, así como el aumento en la demanda y competencia entre aerolíneas.

Adicionalmente, las frecuencias de ruta son otorgadas sujeto a la condición de que operen frecuentemente. Los derechos de frecuencia de ruta de cualquier aerolínea pueden terminar si, entre otras cosas, la aerolínea no inicia operaciones a una ruta en particular por un periodo que exceda de 90 días en el caso de rutas nacionales y 180 días en el caso de rutas internacionales, o si la aerolínea suspende sus operaciones, excepto en casos de fuerza mayor. La aprobación de la SCT de nuevas rutas o cambios a las rutas existentes es parte de un proceso administrativo y no requiere una modificación a la concesión existente, es decir; se considera parte de la concesión existente.

### **Rutas Internacionales**

En México, todas las solicitudes de nuevas rutas o cambios a las rutas existentes deberán ser presentadas ante la SCT, quien otorgará la autorización (permiso) correspondiente, de conformidad con las disposiciones de los acuerdos bilaterales aplicables y las políticas generales de las autoridades de aviación mexicanas. Los derechos de rutas internacionales para las principales ciudades, así como los derechos de aterrizaje correspondientes, derivan de los acuerdos bilaterales de transporte aéreo negociados entre México y los gobiernos extranjeros. Conforme a dichos acuerdos, cada gobierno otorga al otro el derecho de designar una o más de sus aerolíneas nacionales para operar servicios regulares entre algunos destinos en cada país. Las aerolíneas únicamente pueden solicitar nuevas rutas internacionales cuando dichas rutas estén disponibles conforme a estos acuerdos.

### ***Horarios en Aeropuertos***

De conformidad con la Ley de Aeropuertos, los horarios de salida y llegada en un aeropuerto los asigna el administrador aeroportuario de cada aeropuerto después de tomar en consideración el punto de vista del comité de operación y horarios de dicho aeropuerto y las reglas generales establecidas por la SCT, y son reflejados en el calendario de transporte aéreo de cada aerolínea dependiendo la temporada (verano/invierno). Cada calendario de transporte aéreo de la temporada en curso representa la autorización para que una aerolínea salga de o llegue a determinados aeropuertos dentro de un horario predeterminado. Dicho periodo de tiempo es conocido como un “horario de aterrizaje o despegue” o “slot”.

Un horario, al igual que una ruta, no podrá ser transferido a otra aerolínea sin una notificación previa a los aeropuertos correspondiente y la aprobación previa de la SCT. La ley de Aeropuertos y su Reglamento permiten llevar a cabo el intercambio o la cesión cubriendo ciertos requisitos establecidos en la ley (estar al corriente en el pago de los servicios aeroportuarios y de aeronavegación y haber ocupado el horario por lo menos el año anterior y notificar de esta circunstancia al administrador aeroportuario). Bajo ciertas condiciones establecidas en la normatividad aplicable, se pueden retirar los horarios de aterrizaje o despegue a los transportistas.

De conformidad con la Ley de Aeropuertos, cada aeropuerto en México deberá tener un comité de operación y horarios que recomienda la asignación de horarios, entre otras cosas. La normatividad mexicana con respecto a las asignaciones de horarios es un asunto federal y aplican a todos los aeropuertos mexicanos. La SCT tiene el derecho

de imponer sanciones administrativas a las aerolíneas que no cumplen con sus horarios de despegue y aterrizaje. La asignación de horarios queda directamente a cargo del Administrador Aeroportuario y la sanción establecida en la ley de Aeropuertos y su reglamento por la no observancia de las condiciones de cumplimiento de los horarios asignados, está reflejada en su retiro de la aerolínea que incumple, con independencia de las sanciones que llegue a imponer en su caso la SCT.

### ***Infraestructura Aeroportuaria***

La SCT está a cargo de la introducción de políticas y programas de desarrollo para los aeropuertos civiles y sus servicios, incluyendo las torres de control y las operaciones de seguridad aeroportuaria. Los aeropuertos más pequeños, regionales pueden pertenecer a los estados o municipios de México y, en dichos casos, usualmente son administrados por entidades gubernamentales locales. La SCT está a cargo del otorgamiento de concesiones o permisos para la construcción, administración, explotación y operación de aeropuertos civiles mexicanos.

El concesionario o permisionario del aeródromo civil es responsable de llevar a cabo la revisión de los pasajeros y su equipaje de mano antes de entrar a la zona estéril, en los términos que se establezcan conforme al Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria. El transportista aéreo es responsable de efectuar la revisión del equipaje facturado o partes del mismo y la carga que vaya a transportar, de conformidad con lo establecido en la Ley de Aviación Civil y su Reglamento

El uso de las áreas dentro de los aeropuertos civiles, tales como hangares y mostradores de registro, está sujeto a los términos de los contratos comerciales celebrados con los operadores aeroportuarios. Los servicios aeroportuarios deben ser prestados a todos los clientes sin discriminación.

En 1995, el gobierno mexicano, que controlaba y operaba todos los aeropuertos en México, inició la privatización de los aeropuertos mexicanos al promulgar la Ley de Aeropuertos que regula la construcción, administración y operación de aeropuertos. En 1998, se otorgaron concesiones por 50 años para desarrollar y administrar ciertos aeropuertos en México a compañías privadas en virtud de un proceso de licitación pública.

El uso de las áreas dentro de los aeropuertos civiles, tales como hangares y mostradores de registro, está sujeto a los términos de los contratos comerciales celebrados con los operadores aeroportuarios. Los servicios aeroportuarios deben ser prestados a todos los clientes sin discriminación.

### ***Tarifas***

En los términos de la Ley de Aviación Civil, las aerolíneas mexicanas tienen el derecho de determinar libremente las tarifas aplicables por los servicios que prestan. Todas las tarifas deben ser registradas ante la SCT y deben describir clara y explícitamente todas las restricciones aplicables. Las tarifas son monitoreadas regularmente por la SCT, así como por la Procuraduría Federal del Consumidor, para impedir a las aerolíneas operar de forma predatoria o en detrimento de la viabilidad económica de la industria.

La SCT podrá negar el registro de tarifas que considere predatorias o que de cualquier forma vayan en contra de las leyes de competencia en México. Adicionalmente, la SCT podrá imponer los niveles tarifarios máximos y mínimos para promover la competencia comercial.

La SCT, a solicitud de cualquier parte afectada o por iniciativa propia, cuando considere que no existe competencia efectiva entre los concesionarios y licenciatarios, podrá solicitar la opinión de la COFECE para, en su caso, establecer reglamentos tarifarios. Dichos reglamentos tarifarios serán aplicables solamente en tanto las condiciones que los motivaron continúen.

Las tarifas internacionales deben ser aprobadas por la SCT en los términos de los convenios y acuerdos bilaterales suscritos y ratificados por México.

### ***Mantenimiento de Aeronaves***

Las aerolíneas mexicanas tienen la obligación de proporcionar un adecuado mantenimiento a sus aeronaves y de mantenerlas en condiciones de aeronavegabilidad. El mantenimiento debe ser proporcionado conforme a lo establecido por los manuales de mantenimiento del fabricante y los programas de mantenimiento aprobados por la AFAC . La AFAC tiene la facultad para inspeccionar las aeronaves, su historial de mantenimiento y los procedimientos de seguridad. Basados en dichas inspecciones, la AFAC puede determinar que las aeronaves no cuentan con la capacidad para volar y en ciertos casos, revocar las concesiones otorgadas.

Las aeronaves que vuelan a destinos internacionales deben cumplir con los requisitos de las autoridades de aviación de los países a los que vuelan incluyendo la FAA para las aeronaves que vuelan a los Estados Unidos y la Representación Europea de Seguridad de Aviación (*European Aviation Safety Agency*) para las aeronaves que vuelan a un país miembro de la Comunidad Europea.

### ***Responsabilidad Civil***

La Ley de Aviación Civil y la Convención de Varsovia, según fue reformada por la Convención de Montreal, limitan la responsabilidad del operador de la aeronave por los daños causados a terceros durante las operaciones aéreas y terrestres, o que resulten de personas u objetos expulsados de la aeronave.

Sin perjuicio de los límites señalados anteriormente, los tribunales de México ocasionalmente han ignorado las limitaciones establecidas en la Convención de Varsovia y han resuelto el pago de daños exclusivamente basándose en el Código Civil Federal y la regulación de protección al consumidor, que expresamente establecen limitaciones al monto de dichas penas en términos del Artículo 62 de la Ley de Aviación Civil, resultando en pago de daños mayores al límite establecido en la Ley de Aviación Civil.

### ***Seguro***

En los términos de la Ley de Aviación Civil, las aerolíneas que operan en México deben obtener y mantener un seguro de responsabilidad por daños ocasionados a los pasajeros, carga y al equipaje documentado, y a terceros, como resultado de sus operaciones. Las aerolíneas deben presentar ante la SCT los contratos de seguro para su aprobación previa al inicio de operaciones. Respecto de los vuelos internacionales, el seguro de la aerolínea debe cumplir con los convenios o acuerdos bilaterales que resulten aplicables.

### ***Facultad de Requisa del Gobierno Federal Mexicano***

En los términos de la Ley de Aviación Civil y sus reglamentos, en caso de desastre natural, guerra, disturbios al orden público, o peligro inminente a la seguridad nacional, paz o economía nacional en México, el gobierno federal mexicano tiene el poder de tomar el control y operar las aeronaves, accesorios, y equipo de manera temporal, correspondiente a las aerolíneas mexicanas, hasta que la condición aplicable haya cesado. En dichos casos, excepto en una guerra internacional, el gobierno mexicano debe, en los términos de la ley aplicable<sup>8</sup>, compensar a dicha aerolínea por el valor de su concesión o los costos agregados, con base en los resultados que arroje la auditoría

---

<sup>8</sup> **Artículo 83.** En caso de desastre natural, de guerra, de grave alteración del orden público o cuando se tema algún peligro inminente para la seguridad nacional, la paz interior del país o para la economía nacional, el Gobierno Federal podrá hacer la requisa de las aeronaves y demás equipo de los servicios públicos de transporte aéreo, de los bienes muebles e inmuebles necesarios y disponer de todo ello como lo juzgue conveniente. El Gobierno Federal podrá igualmente utilizar el personal que estuviere al servicio de la sociedad sujeta a la requisa cuando lo considere necesario. La requisa se mantendrá mientras subsistan las condiciones que la motivaron. El Gobierno Federal, salvo en el caso de guerra internacional, indemnizará a los interesados, pagando los daños y perjuicios a su valor real. Si no hubiere acuerdo sobre el monto de la indemnización, los daños se fijarán por peritos nombrados por ambas partes, y en el caso de los perjuicios, se tomará como base el promedio del ingreso neto en el año anterior a la requisa. Cada una de las partes cubrirá la mitad de los gastos que se originen por el peritaje.

realizada por los valuadores o, en caso de modificaciones obligatorias en las operaciones de dicha aerolínea, el costo de dicha modificación. No se puede asegurar que dicha compensación será pagada puntualmente. Ver “*Factores de Riesgo - El gobierno mexicano podría utilizar nuestras aeronaves bajo varias circunstancias, muchas de las cuales están fuera de nuestro control*”.

### ***Limitaciones a la Inversión Extranjera***

En los términos de la Ley de Inversión Extranjera, los inversionistas extranjeros no pueden tener, directa o indirectamente, más del 49% del capital social con derecho a voto de una sociedad mexicana (tales como Aeroméxico y Aeroméxico Connect) que tenga una concesión para prestar servicios de transportación aérea para pasajeros, carga y correo otorgada por el gobierno federal mexicano, a través de la SCT, en los términos de la Ley de Aviación Civil. Sin embargo, la Ley de Inversión Extranjera establece que las inversiones que cumplan con ciertas condiciones serán consideradas “inversión neutra” y no se considerarán para el cálculo del porcentaje de inversión extranjera en la entidad mexicana, permitiendo a los inversionistas extranjeros participar en el capital social de dichas sociedades.

El 30 de marzo de 2011, la Dirección General de Inversión Extranjera nos autorizó la emisión de acciones que se considerará “inversión neutra”, permitiendo la tenencia por Accionistas Extranjeros de acciones, sujeto a lo siguiente: (1) las acciones de inversionistas mexicanos siempre deberán representar, por lo menos 10% de nuestras acciones; (2) nuestras acciones propiedad de Accionistas Extranjeros sólo confieren derechos de voto con la limitación de que los Accionistas Extranjeros únicamente podrán votar en total el 49% de las acciones presentes o representadas en la asamblea; (3) en ningún caso la “inversión neutra” podrá exceder de 90% de nuestras acciones; y (4) los inversionistas mexicanos retendrán el poder de determinar nuestro control administrativo y administración. Como resultado de dichas condiciones, todos los términos y condiciones descritos están incluidos en nuestros Estatutos. Ver “*Descripción del Capital y Estatutos Sociales – Restricciones Aplicables a Inversionistas Extranjeros*”.

### ***Regulación en E.U.A.***

Las operaciones a y desde los Estados Unidos realizadas por aerolíneas no estadounidenses, tales como Aeroméxico y Aeroméxico Connect, se encuentran sujetas al Título 49 del Código de E.U.A., en cuyos términos el Departamento de Transportación (*Department of Transportation* o DOT), y FAA ejercen la facultad regulatoria. El DOT tiene jurisdicción sobre la aviación internacional en relación con los Estados Unidos, sujeto a la revisión del presidente de los Estados Unidos. Asimismo, el DOT tiene jurisdicción sobre asuntos económicos que afectan la transportación aérea, tales como las prácticas desleales, los métodos de competencia de las aerolíneas, los asuntos de protección al consumidor relacionados el equipaje y la transportación de pasajeros que requieren atención especial. El DOT tiene facultad para expedir permisos, los cuales son necesarios para prestar el servicio de transporte aéreo.

El Departamento de Justicia de E.U.A. (*U.S. Department of Justice*) también tiene jurisdicción sobre los asuntos de competencia de la aerolínea en los términos de las leyes de competencia federales de E.U.A.

### ***Autorizaciones y Licencias***

Estamos autorizados por el DOT para contratar los servicios de transporte aéreo programado y vuelos *charter*, incluyendo la transportación de personas, propiedad (carga) y correo, o combinaciones de los mismos, entre puntos en México y puntos en los Estados Unidos y más allá (vía puntos intermedios en otros países). Contamos con la autorización necesaria del DOT mediante el permiso de transporte aéreo extranjero, autorizaciones de exención y declaraciones de autorización para llevar a cabo nuestras operaciones actuales a y desde los Estados Unidos. Las autorizaciones de exenciones y declaraciones de autorización son temporales por naturaleza y están sujetas a renovación, por lo tanto no se puede asegurar que alguna exención o declaración de autorización en particular será renovada.

La FAA está comprometida con la regulación respecto a asuntos de seguridad, incluyendo el mantenimiento y las operaciones de las aeronaves, equipo, ruido, instalaciones en tierra, despacho, comunicaciones, personal, entrenamiento, observación del clima y demás asuntos que pudieran afectar la seguridad aérea. La FAA obliga a

cada uno de los transportistas aéreos extranjeros a obtener ciertas especificaciones operativas que los autoricen a operar en ciertos aeropuertos en las rutas internacionales aprobadas utilizando el equipo especificado. Actualmente cumplimos con las especificaciones operativas de la FAA en los términos de la parte 129 del Título 14 del Código de Regulaciones Federales relativo a “transportistas aéreos extranjeros y operadores extranjeros de aeronaves registradas comprometidas en transportación común de E.U.A.” y consideramos estar en cumplimiento en todos los aspectos materiales con todos los requisitos necesarios para mantener dichas especificaciones operativas en buenos términos.

La FAA puede reformar, suspender, revocar o terminar dichas especificaciones, o suspender temporalmente, revocar permanentemente, nuestra autorización en caso de incumplimiento con los reglamentos y normatividad aplicables, imponiendo penas civiles. La modificación, suspensión o revocación de cualquiera de nuestras autorizaciones emitidas por el DOT o las especificaciones operativas de la FAA puede tener un efecto material adverso en nuestro negocio.

La FAA, asimismo, realiza auditorías de seguridad y tiene la facultad de imponer multas y sanciones por violaciones a los reglamentos de seguridad de la aerolínea. No hemos incurrido en multas materiales relacionadas con las operaciones.

### ***Seguridad***

De igual forma, la FAA lleva a cabo auditorías de seguridad y tiene la facultad de imponer multas y demás sanciones derivadas de violaciones a los reglamentos de seguridad de la aerolínea. No hemos incurrido en multas materiales relacionadas con nuestras operaciones. La FAA audita periódicamente el cumplimiento con los estándares de seguridad OACI de las autoridades regulatorias de aviación de otros países. Como resultado de su investigación, a cada país se le otorga una calificación IASA. México es actualmente considerado un país Categoría 1 que cumple con los estándares de seguridad internacionales OACI. En el carácter de país Clase 1, no se establecen limitaciones a nuestros derechos operativos a los Estados Unidos. Si la FAA determina que México no cumple con los estándares de seguridad OACI la FAA y el DOT podrían restringir nuestros derechos a expandir operaciones a los Estados Unidos.

### ***Protección***

El 19 de noviembre de 2001, el Congreso de los Estados Unidos emitió, y el presidente promulgó, la Ley de Aviación y Seguridad de la Transportación (*Aviation and Transportation Security Act*, o la *Ley ATS*). La Ley ATS reestructuró los aspectos de la seguridad de la aviación civil y creó la Administración de la Seguridad de la Transportación (*Transportation Security Administration*, o *TSA*), la cual asumió las responsabilidades de seguridad previamente asumidas por la FAA. La TSA es una representación del Departamento de Seguridad Nacional de E.U.A. (*U.S. Department of Homeland Security*). La Ley ATS establece, entre otras cosas, la implementación de ciertas medidas de seguridad por parte de las aeronaves y los aeropuertos, tales como la obligación de escanear todo el equipaje de los pasajeros buscando explosivos. El costo de la seguridad de las aerolíneas y del aeropuerto requerida por la Ley ATS se financia en parte mediante una tarifa de seguridad por pasajero de \$2.50 Dólares, sujeto a un límite de \$10 Dólares por viaje redondo, sin embargo; las aerolíneas son responsables por los costos excedentes a esta tarifa. La implementación de los requisitos de la Ley ATS ha resultado en el incremento de costos para las aerolíneas y sus pasajeros. Desde los eventos del 11 de septiembre de 2001, el Congreso ha determinado y la TSA ha implementado numerosos procedimientos de seguridad y requisitos que han impuesto y continuarán imponiendo cargas a la aerolíneas, pasajeros y transportistas

### ***Otras Restricciones***

Asimismo, los reglamentos de la FAA obligan al cumplimiento del Sistema de Alerta de Tráfico y Evitación de Colisión (*Traffic Alert and Collision Avoidance System*), el sistema de detección de cizalladura en el aire aprobado y los reglamentos de envejecimiento de aeronaves. Nuestra flota cumple con dichas obligaciones. Adicionalmente, todos los transportistas aéreos están sujetos a ciertas disposiciones de la Ley de Comunicaciones de 1934 (*Communications Act of 1934*), debido al uso extensivo de radio y otros servicios de comunicación, debiendo obtener la licencia de radio de la Comisión de Comunicaciones Federal de E.U.A. (*U.S. Federal Communication o*

FCC). En la medida en la que estemos sujetos a los requisitos de la FCC, hemos seguido y seguiremos todos los pasos necesarios para cumplir con dichos requisitos. Se han propuesto leyes y reglamentos de E.U.A. adicionales de tiempo en tiempo que pudieran incrementar significativamente el costo de las operaciones de la aerolínea al imponer requisitos o restricciones adicionales.

### **Convenio Bilateral sobre Transporte Aéreo entre los Gobiernos de México y de los Estados Unidos de América**

El 21 de noviembre del 2014 los Gobiernos de México y de los Estados Unidos de América acordaron modificaciones al Convenio Bilateral sobre Transportes Aéreos vigente entre los dos países desde el 15 de agosto de 1960, las cuales, de ser ratificadas por el senado, permitirían que un mayor número de aerolíneas vuelen en cada ruta entre ambos países.

La modernización del Convenio Bilateral abre la posibilidad de efectuar alianzas profundas entre aerolíneas de México y de los Estados Unidos, ampliar el número de destinos servidos y tener más frecuencias y opciones de viaje para nuestros clientes, facilitando el flujo de personas entre los dos países. Con ello, se generarán oportunidades para aprovechar la ubicación estratégica de nuestro país e incrementar la penetración en mercados internacionales.

El 26 de abril de 2016, el acuerdo fue ratificado por el Senado de la República posterior a su firma entre las autoridades mexicanas y norteamericanas en diciembre de 2015. Finalmente, el acuerdo entró en vigor el 21 de agosto de 2016.

Una renegociación y/o la terminación del Convenio Bilateral u otros eventos relacionados podrían tener un efecto material adverso en la industria aérea mexicana y afectar nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación.

### **Cambios en la legislación fiscal aplicable en México**

La ley del Impuesto Sobre la Renta ISR vigente a partir del 1 de enero de 2014 establece una tasa del 30%.

#### **(vi) Recursos Humanos**

Creemos que un factor principal para el éxito de nuestra organización es la participación de todos nuestros empleados. Los esfuerzos que hemos realizados para mantener una organización que recompensa a sus empleados calificados, comprometidos y competitivos, ofreciéndoles la oportunidad de crecer y desarrollarse. Por ejemplo, contratamos nuevos pilotos para Aeroméxico Connect y ocupamos posiciones disponibles de pilotos en Aeroméxico con pilotos experimentados de Aeroméxico Connect. La siguiente tabla contiene un desglose de nuestros empleados a las fechas indicadas:

	<b>Por el Año Terminado el 31 de diciembre de</b>	
	<b>2019</b>	<b>2018</b>
Empleados Aeroméxico .....	8,127	7,444
Empleados Connect.....	2,114	2,160
Empleados Otras .....	6,419	6,252
<b>Total (1) .....</b>	<b>16,660</b>	<b>15,856</b>

(1) Incluye pilotos, sobrecargos, empleados administrativos, despachadores, mecánicos, agentes de atención al cliente, agentes de reservaciones y asistentes de pista.

La Ley Federal del Trabajo y los reglamentos emitidos por la Secretaría del Trabajo y Previsión Social rigen asuntos tales como jornadas y condiciones de trabajo, riesgos a la salud, prestaciones y el despido de empleados.

Adicionalmente, debemos cumplir con los términos y condiciones de los contratos colectivos de trabajo celebrados con los sindicatos.

Aproximadamente 69.5% de nuestros empleados son sindicalizados, el resto son empleados de confianza. Existen actualmente cuatro sindicatos que cubren nuestros empleados en México: ASPA, que representa a nuestros pilotos de Aeroméxico y Aeroméxico Connect; Independencia, que representa al personal de tierra de Aeroméxico, TechOps, Aeroméxico Cargo y Aeroméxico Servicios; ASSA, que representa a los sobrecargos de Aeroméxico y STIA, que representa a los sobrecargos y personal de tierra de Aeroméxico Connect. Hemos celebrado contratos colectivos de trabajo multi-anales con estos sindicatos. Es nuestra intención continuar con una relación balanceada con los sindicatos que representan a nuestros empleados y buscamos aumentar la productividad de nuestros empleados, manteniendo un esquema de compensación competitivo, adecuado para el crecimiento de nuestra compañía y consistente con las condiciones actuales de mercado. Actualmente, la relación con nuestros empleados y sus sindicatos es satisfactoria.

Nuestra estrategia de compensación refuerza nuestros esfuerzos para retener empleados talentosos, favorecer altos niveles de motivación y mayor productividad. Nuestro paquete de compensación otorga a nuestros empleados una variedad de beneficios adicionales dependiendo de su clasificación, incluyendo seguro médico, vales de despensa, ayuda de transporte, seguro dental, aguinaldo, tiempo extra, bono de productividad, seguro de vida de grupo, pago por ausencias por enfermedad, prima vacacional, plan de ahorro, becase incrementos de sueldo.

De conformidad con los contratos colectivos de trabajo, creamos distintos planes de retiro para pilotos y sobrecargos de Aeroméxico, los pilotos de Aeroméxico Connect y personal de tierra.

#### **(vii) Desempeño Ambiental**

Las aerolíneas mexicanas están sujetas a varias leyes y reglamentos federales, estatales y municipales relativos a la protección del medio ambiente, incluyendo el desecho de materiales y sustancias químicas y ruido de aviones. Dichas leyes y reglamentos son exigibles por varias autoridades gubernamentales mexicanas, cada una de las cuales puede imponer sanciones administrativas en caso de violaciones, adicionales a las penales o civiles. Consideramos que actualmente nos encontramos en cumplimiento en todos los aspectos materiales con la regulación ambiental en México. A la fecha, hemos diseñado y aplicado procedimientos operacionales más eficientes que requieran menor consumo de combustible en tierra y vuelo y por consecuencia producir menores emisiones de gases de efecto invernadero.

Asimismo, hemos implementado iniciativas para promover un consumo de agua y electricidad más responsable, aunado a la mejora de procesos de abastecimiento con la finalidad de reducir el consumo de ciertos materiales y así reducir el desecho de los residuos.

De conformidad con la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente y sus Reglamentos en Materia de Evaluación del Impacto Ambiental y de Prevención y Control de Contaminación de la Atmósfera, la Ley General de Prevención y Gestión Integral de Residuos, la Ley de Cambio Climático y la Ley de Aguas Nacionales y su reglamento, estamos obligados a presentar informes periódicos respecto del uso de combustible, inventarios de emisiones y residuos peligrosos.

Al respecto de las emisiones de ruido de las aeronaves, todos los aviones que operamos cumplen la NOM-036-SCT3-2000, que regula los límites máximos de emisiones de ruido, equivalente al Anexo 16, Etapa 3 de OACI. Los nuevos aviones Boeing 787 -8 Dreamliner y Embraer 170/190 recibiendo cuentan con motores de baja emisión y tecnologías enfocadas a reducir el impacto ambiental de dichos aviones en el medio ambiente adyacente a los aeropuertos así como en ruta que y cumplen niveles de ruido más estrictos.

#### **(viii) Información del Mercado**

La industria mexicana de la aviación comercial se ha consolidado en los últimos años y actualmente está formada por nuestra compañía, la única aerolínea de servicio completo en México, tres aerolíneas de bajo costo (Interjet, Volaris y VivaAerobus) y cuatro aerolíneas de nicho (Magnicharters, Aeromar, TAR y Calafia Airlines), mismas



que participamos en el mercado doméstico. El segmento de mercado internacional está conformado por más de 60 aerolíneas extranjeras, incluyendo Delta Air Lines, American Airlines (US Airways), United Airlines (Continental Airlines), Alaska Airlines, West Jet, Copa y Air Transat, por mencionar algunos, que vuelan rutas internacionales a, y desde México, así como las aerolíneas mexicanas conformado por Aeroméxico, Volaris e Interjet principalmente.

Nuestra participación en el mercado de tráfico de pasajeros comercial nacional se ubicó en 24.3%. En cuanto al mercado de tráfico de pasajeros comercial internacional regular, nuestra participación se ubicó en 15.8%. Nuestra participación total en el mercado nacional e internacional de tráfico de pasajeros comercial regular alcanzó 20.3% en el 2019.

Las participaciones en el mercado de tráfico de pasajeros comercial nacional regular de Volaris, Interjet y VivaAerobus se ubicaron en 31.3%, 19.7% y 20.2%, respectivamente, durante el 2019.

En cuanto al mercado de tráfico de pasajeros comercial internacional regular, la participación de Volaris, Interjet y VivaAerobus se ubicó en 7.5%, 9.9% y 1.0% respectivamente, durante el 2019.

Los cuadros que se presentan a continuación muestran nuestra participación en el mercado en las rutas nacionales e internacionales para los periodos presentados.

#### Participación de Mercado en Rutas Nacionales<sup>9</sup>

Año	Grupo Aeroméxico	Volaris	Interjet	VivaAerobus	Magnicharters	Aeromar	Otros
2019	24.3%	31.3%	19.7%	20.2%	1.5%	1.5%	1.5%

#### Participación de Mercado en Rutas Internacionales<sup>10</sup>

Año	Grupo Aeroméxico	Volaris	Interjet	VivaAerobus	American	United	Delta Air Lines	Alaska	Otros
2019	15.8%	7.5%	9.9%	1.0%	11.6%	9.3%	7.8%	3.4%	33.6%

En 2019, los ASKs ofrecidos en vuelos nacionales por Aeroméxico disminuyeron en 5.0%. Por su parte el volumen total de pasajeros nacionales disminuyó en 5.1% de 13.8 millones de pasajeros a 13.1 millones de pasajeros.

La industria mexicana de la aviación también se beneficia del mercado transfronterizo de México - Estados Unidos, el cual es el segundo mercado transfronterizo más grande del mundo detrás del mercado transfronterizo de Canadá - Estados Unidos. En el 2019 alrededor de 31.0 millones de pasajeros de las aerolíneas viajaron entre México y Estados Unidos.

Actualmente, existen tres principales tipos de modelos de negocio de aerolíneas de pasajeros que operan vuelos domésticos en el mercado mexicano de la aviación: (1) nuestra compañía, la única aerolínea que presta servicios integrados de transporte aéreo en México, con un modelo de red que proporciona más rutas de conexión que cualquier otra (“*Hub-and-spoke*”) enfocada en servicios de primera clase para el pasajero de negocios, pero que asimismo ofrece servicios para el pasajero de ocio y el mercado VFR (*Visiting friends and relatives* en inglés), (2)

<sup>9</sup> Fuente: AFAC (anteriormente DGAC), pasajeros en vuelos regulares, 2020.

<sup>10</sup> Fuente: AFAC (anteriormente DGAC), pasajeros en vuelos regulares, 2020.

aerolíneas punto a punto, incluyendo a Volaris, Interjet y VivaAerobus, y (2) aerolíneas de nicho tales como Magnicharters y Aeromar. Adicionalmente, en vuelos internacionales competimos con algunas aerolíneas domésticas e internacionales, como se describe más adelante en esta sección.

Grupo Aeroméxico ofrece vuelos regulares a las principales rutas nacionales e internacionales desde México (directamente o a través de nuestra membresía en SkyTeam y otras alianzas comerciales) así como numerosos vuelos a ciudades con menor densidad poblacional. Operamos principalmente a través de un sistema de red de rutas de conexión (“*Hub-and-spoke*”). Dicho sistema concentra la mayoría de nuestras operaciones en nuestra base principal en la Ciudad de México, así como en nuestras bases secundarias en Monterrey, Guadalajara y Hermosillo. Atendemos múltiples destinos al proporcionar el servicio de escala o de conexión desde los aeropuertos base hacia los destinos finales de conexión. Dicho servicio permite a los pasajeros volar desde un determinado punto de origen a más destinos sin cambiar de aerolínea. Somos capaces de ofrecer diversas frecuencias a destinos importantes en horarios cómodos para los pasajeros. Asimismo, ofrecemos múltiples clases de servicios, incluyendo nuestro servicio de clase premier, lo que consideramos es cómodo para los pasajeros de negocios y de primera.

Otras aerolíneas operando actualmente en el mercado mexicano como: Interjet, VivaAerobus y Volaris, típicamente vuelan directo, de punto a punto. Las flotas de dichas aerolíneas de bajo costo están equipadas con solo una cabina de una sola clase y operan con solo una o dos familias de aeronaves. Las aerolíneas de nicho operan en ciertas rutas y su enfoque es un segmento muy reducido de pasajeros.

### **Competidores en Rutas Nacionales**

La industria mexicana de las aerolíneas experimenta competencia entre las diferentes aerolíneas y, en ciertos casos, se enfrenta a la competencia de otros medios de transporte, en particular operadores de autobuses interestatales y de primera clase y de lujo.

La intensidad de la competencia nacional entre las aerolíneas varía de ruta a ruta y depende de un número de factores, incluyendo entre otros, la fuerza de las aerolíneas competidoras, niveles tarifarios, frecuencia de vuelos, confiabilidad de los servicios, reconocimiento de la marca, amenidades de los pasajeros, tales como programas de viajero frecuente, y servicio al cliente. Al 31 de diciembre de 2019, la industria de las aerolíneas de pasajeros nacionales en México fue principalmente atendida por nosotros y por las siguientes cinco aerolíneas:

- Volaris, aerolínea de bajo costo que inició operaciones en marzo de 2006. Volaris es la segunda aerolínea más grande en México en términos de tráfico de pasajeros comercial nacional, representando una participación en el mercado nacional del 31.3% y una participación en el mercado internacional del 7.5%, respectivamente, para el año terminado el 31 de diciembre de 2019, de acuerdo con la información publicada por la AFAC .
- Interjet, aerolínea de bajo costo que inició operaciones en diciembre de 2005. Interjet es la tercera aerolínea más grande en México en términos de tráfico de pasajeros comercial nacional, por detrás de nosotros, representando una participación en el mercado nacional del 19.7% y una participación en el mercado internacional del 9.9%, respectivamente, para el año terminado el 31 de diciembre de 2019, de acuerdo con la información publicada por la AFAC .
- VivaAerobus, que inició operaciones en noviembre de 2006. VivaAerobus es una aerolínea de bajo costo con base en Monterrey y Guadalajara. Para el año terminado el 31 de diciembre de 2019, VivaAerobus tuvo una participación en el mercado nacional del 20.2% y una participación en el mercado internacional del 1.0%, respectivamente, de acuerdo con la información publicada por la AFAC .
- Magnicharters, que inició operaciones en 1994. Magnicharters es una aerolínea nacional con base en Monterrey. Para el año terminado el 31 de diciembre de 2019, Magnicharters representó el 1.5% de la participación en el mercado en términos de tráfico de pasajeros comercial nacional, de acuerdo con la información publicada por la AFAC.

- Aeromar, que inició operaciones en noviembre de 1987. Aeromar es una aerolínea regional con base en el AICM. Para el año terminado el 31 de diciembre de 2019, Aeromar representó el 1.5% de la participación en el mercado de la industria local de las aerolíneas, de acuerdo a la información publicada por la AFAC.

El crecimiento de nuestros competidores domésticos o un exceso de oferta en el mercado doméstico podría tener un impacto negativo sustancial en nuestro negocio, nuestra situación financiera, así como en nuestros resultados de operación y planes de inversión y/o crecimiento.

### Competencia de Transporte Nacional de Operadores de Autobuses

Asimismo, competimos con operadores de autobuses de primera clase y de lujo en algunas de nuestras rutas. En 2019 las aerolíneas nacionales en México transportaron aproximadamente 53.5 millones de pasajeros de acuerdo con la información publicada por la AFAC. En contraste, los operadores de autobuses interestatales en México transportaron aproximadamente 3,093 millones de pasajeros (viajes sencillos) en 2018 (última información disponible a la fecha de elaboración de este reporte), de los cuales aproximadamente 716 millones de pasajeros viajaron con operadores de autobuses interestatales de primera clase y 51 millones con operadores de autobuses interestatales de lujo, de acuerdo con la información publicada por la SCT<sup>11</sup>.

De conformidad con el tamaño de la industria de transporte de autobuses interestatal en México, consideramos que la red de transporte de autobuses en México no se ha desarrollado de forma completamente integral y como una alternativa de transporte eficiente en tiempo, principalmente debido a las grandes distancias entre las ciudades de México y a factores naturales, como las montañas de gran altitud que hacen difícil la travesía.

La siguiente tabla muestra información comparativa seleccionada para nuestros vuelos relacionados con operadores de autobuses de lujo y de primera clase prestando servicios a las mismas rutas al 31 de diciembre de 2019.

<b>Ruta</b>	<b>Duración de viaje por autobús(1)</b>	<b>Duración del Vuelo</b>	<b>Tarifa de autobús (2) (en Dólares)</b>	<b>Tarifa de avión (3) (en Dólares)</b>
Ciudad de México —Guadalajara .....	6.3 horas	1.3 horas	\$36	\$68
Ciudad de México —Monterrey .....	11.4 horas	1.6 horas	\$55	\$106
Ciudad de México —Chihuahua .....	17.5 horas	2.3 horas	\$100	\$167
Ciudad de México —Hermosillo .....	26.0 horas	2.7 horas	\$83	\$100
Ciudad de México —Tijuana .....	42.1 horas	3.7 horas	\$99	\$121

(1) Con base en la información publicada por los operadores de autobús.

(2) Tarifas promedio semanales de los operadores de autobuses de primera clase y de lujo al mes de diciembre de 2019

(3) Representa nuestras tarifas sencillas promedio en dichas rutas al mes de marzo de 2020

Todas las tarifas convertidas a Dólares usando un tipo de cambio de Ps, \$19.26 por Dólar.

### Competidores en Rutas Internacionales

La intensidad de la competencia entre las aerolíneas en las rutas internacionales varía de ruta a ruta y depende de un número de factores, incluyendo entre otros, la fuerza de las aerolíneas competidoras, niveles justos, frecuencia de vuelos, confiabilidad de los servicios, reconocimiento de la marca, amenidades de los pasajeros, tales como programas de viajero frecuente, y servicio al cliente.

Al 31 de diciembre de 2019, las rutas internacionales que se originaron o terminaron en México fueron atendidas por nuestra compañía, Interjet, Volaris, VivaAerobus, Aeromar y las diversas aerolíneas extranjeras, incluyendo a

<sup>11</sup> Secretaría de Comunicaciones y Transporte, 2020

United Continental Airlines, American Airlines, Delta Air Lines, Alaska Airlines, Southwest, Jetblue, West Jet, Copa, Avianca, y Air Transat, entre otras según información de la AFAC .

### **Tendencias de la Industria de Pasajeros y Penetración en el Mercado**

Consideramos que la industria de las aerolíneas comerciales mexicanas presenta atractivas oportunidades de crecimiento dada la baja penetración del transporte aéreo como medio de transporte, la población y el PIB creciente, así como la extensa red de infraestructura aérea en México. Los pasajeros en vuelos nacionales e internacionales de compañías registradas en el país per cápita en 2019 fueron de 0.48 en México, comparado con 2.06 en los Estados Unidos, 0.46 en Brasil y 2.25 en Reino Unido<sup>12</sup>.

Consideramos que el crecimiento de los pasajeros en México tiene fuertes oportunidades que se presentarán en función de la creciente clase media con un mayor ingreso disponible en los hogares, una población de aproximadamente 128 millones de los cuales aproximadamente la mitad son menores de 25 años, y el desarrollo constante de áreas turísticas urbanas que se espera creen nuevos destinos para la utilización de transporte aéreo en México.

El tráfico de pasajeros de las aerolíneas nacionales e internacionales en México aumentó de aproximadamente 37.2 millones de pasajeros en 2002 a aproximadamente 101 millones de pasajeros en 2019.<sup>13</sup>.

Consideramos que los siguientes factores también impulsarán el crecimiento a largo plazo en el mercado aéreo mexicano:

- actividad económica y el crecimiento en ingreso disponible;
- conversión de pasajeros de autobuses a pasajeros de aerolíneas;
- geografía e infraestructura; y
- crecimiento de la población y urbanización.
- crecimiento de la clase media.

### **Actividad Económica e Ingreso Disponible**

De conformidad con un reporte de *The Boston Consulting Group*, el análisis del crecimiento de la demanda de transporte aéreo crece en un múltiplo del crecimiento del PIB. Al contrastarse con que la compra de transporte aéreo personal se realiza con el ingreso disponible, que se correlaciona con el crecimiento del PIB.

En 2019 la economía mexicana no mostró crecimiento con respecto de 2018 mientras que el número total de pasajeros en vuelos internacionales originados o terminados en México creció aproximadamente un 2.4% durante dicho periodo, para el último año el multiplicador fue de 3.2.

La siguiente tabla señala las tasas de crecimiento del PIB en México y el número total de pasajeros en vuelos nacionales e internacionales con origen o destino en México para los años que se señalan, así como el múltiplo por el que el número total de pasajeros creció relacionado con el PIB. Con base en esta información, el multiplicador promedio del crecimiento del PIB fue de 3.2 de 2011 a 2019, lo que sugiere que la demanda de transporte aéreo creció aproximadamente 3 veces más que el PIB en México.

---

<sup>12</sup> Airbus Commercial Aircraft 2019

<sup>13</sup> AFAC (anteriormente DGAC)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Crecimiento del PIB mexicano	3.66%	3.64%	1.35%	2.80%	3.29%	2.91%	2.12%	2.14%	0.00%
Crecimiento de pasajeros (nacional e internacional)	4.24%	8.65%	8.79%	8.55%	12.48%	10.46%	10.77%	7.55%	5.17%
Multiplicador	1.16	2.37	6.49	3.05	3.80	3.59	5.08	3.53	0.0

Fuente: INEGI y AFAC .

## Geografía e Infraestructura

México tiene un área total aproximada de dos millones de kilómetros cuadrados (772,000 millas cuadradas), por lo que ocupa el lugar número 15 entre los países más grandes del mundo y el quinto país más grande en América, después de Canadá, los Estados Unidos, Brasil y Argentina. La gran geografía de México, las largas distancias entre las ciudades principales en México, la ausencia de una infraestructura ferroviaria desarrollada y la topografía montañosa son factores que hacen de México un mercado atractivo para el transporte aéreo. La reestructura de la industria de la aviación nacional observada en los últimos años ha permitido un importante crecimiento en el número de pasajeros transportados y creó un medio de transporte competitivo para un mayor segmento de población.

El crecimiento en el volumen de pasajeros aéreos en la última década, especialmente en 2007, ha alentado al gobierno mexicano a desarrollar nueva capacidad aeroportuaria para acomodar la creciente demanda de transporte aéreo. El gobierno mexicano pretende otorgar al sector privado concesiones para el desarrollo y construcción de tres aeropuertos comerciales completamente nuevos en la Riviera Maya, Mar de Cortés y Ensenada.

## Crecimiento de la Población y Urbanización

Con una población estimada de más de 128 millones de habitantes al 31 de diciembre de 2019, México es el segundo país más poblado en Latinoamérica, después de Brasil. De acuerdo con la información publicada por el INEGI, la población de México creció un 8.7% de 103.3 millones en 2005 a 112.3 millones en 2010. En 2010, la población creció a una tasa del 1.8%. En 2010, aproximadamente el 37% de la población mexicana se encontraba entre los 30 y los 64 años, el grupo de edad de mayor demanda de servicios de transporte aéreo. Adicionalmente, aproximadamente el 47% de la población de México en 2010 se encontraba por debajo de los 25, reflejando el potencial de crecimiento de la industria de las aerolíneas mexicanas.

El gran número de áreas urbanas en México también representa un mercado atractivo para la industria de las aerolíneas. México cuenta con 30 centros urbanos, cada uno con una población mayor a 500,000, representando centros urbanos crecientes con el potencial de una gran demanda de tráfico de aerolíneas. Volamos a todos esos destinos y creemos que existe demanda para volar a muchas de estas áreas urbanas en crecimiento. La siguiente tabla muestra las ciudades en México con una población de al menos 500,000 habitantes al 31 de diciembre de 2010, últimos datos publicados por el INEGI.

Ciudad	Población (en miles)	Atendido por nosotros(x)	Ciudad	Población (en miles)	Atendido por nosotros (x)
Ciudad de México y área metropolitana aprox. ....	21,000	X	Hermosillo .....	784	X
Tijuana.....	1,560	X	San Luis Potosí .....	773	X
Puebla .....	1,540	X	Morelia.....	730	X
Guadalajara.....	1,494	X	Cancún .....	660	X
León.....	1,437	X	Torreón .....	640	X
Juárez.....	1,328	X	Villahermosa.....	640	X
Monterrey .....	1,131	X	Reynosa.....	608	X
Mexicali.....	936	X	Durango .....	582	X
Mérida.....	828	X	Tuxtla Gutiérrez.....	553	X
			Veracruz.....	552	X

<b>Ciudad</b>	<b>Población</b>	<b>Atendido por nosotros(x)</b>	<b>Ciudad</b>	<b>Población</b>	<b>Atendido por nosotros (x)</b>
	<b>(en miles)</b>			<b>(en miles)</b>	
Chihuahua.....	819	X			
Querétaro.....	802	X			
Agascalientes.....	797	X			
Acapulco.....	790	X			

Fuente: INEGI

(x) Las ciudades a las que prestamos servicio al 31 de diciembre de 2019 se señalan con una “X”. Las ciudades a las que prestaremos servicio después de esa fecha pueden diferir de aquéllas listadas en la tabla anterior debido a la demanda del mercado.

Adicionalmente, esperamos que el desarrollo de los centros turísticos urbanos existentes y nuevos cree nuevos destinos para el transporte aéreo en México. La demanda de vuelos en dichos mercados de desarrollo se generará en tanto la población de dichas ciudades secundarias continúe creciendo. Adicionalmente, los aeropuertos en las ciudades secundarias están menos congestionados que los aeropuertos nacionales para atraer nuevos servicios aéreos.

### **(ix) Estructura Corporativa**

Grupo Aeroméxico es la sociedad controladora de un grupo de subsidiarias, que incluyen sociedades que prestan servicios públicos de transportación aérea de personas y bienes (incluyendo servicios de fletamento y carga) dentro y fuera de México y, en menor medida, a la prestación de servicios relacionados con las operaciones aéreas. Grupo Aeroméxico tiene el 100% de participación en Aerovías de México y Aeroméxico Cargo. A continuación, se presenta un resumen de las principales subsidiarias significativas al 31 de diciembre de 2019. Para una descripción completa de las subsidiarias significativas se puede consultar la nota 6 en las notas a los estados financieros consolidados de Grupo Aeroméxico las cuales se presentan más adelante en este reporte.

<b>Empresa</b>	<b>Participación de Grupo Aeroméxico</b>	<b>Actividad comercial</b>
<i>Aerovías de México (Aeroméxico)</i>	100%	Aerolínea enfocada a rutas internacionales de largo alcance y nacionales de mediano alcance. Además, es tenedora de acciones de subsidiarias.
<i>Aeroméxico Cargo</i>	100%	Aerolínea de carga nacional e internacional.
<i>PLM Premier</i>	51.14% <sup>14</sup>	Administrador del programa de lealtad de viajero frecuente. Es una coinversión con AIMIA.
<i>Aerolitoral (Aeroméxico Connect)</i>	100%	Aerolínea enfocada en rutas de baja densidad e internacionales de corto alcance.
<i>CECAM</i>	100%	Sociedad especializada en entrenamientos y capacitación en materia de aeronáutica, diseñada a fin de reducir costos de adiestramiento.

<sup>14</sup> La participación de la Sociedad en PLM se modificó el 31 de diciembre de 2012 al pasar de 71.15% al 51.14% actual.

AM DL MRO JV  
(TechOps)

50%

Prestar servicios de mantenimiento, reparación y revisión mayor de aeronaves.

#### (x) Descripción de los Principales Activos

Grupo Aeroméxico es una sociedad tenedora cuyos únicos activos significativos son las acciones de sus subsidiarias y cierta propiedad industrial.

**Inmuebles** - Nuestras oficinas principales se encuentran en Paseo de la Reforma No. 243 en la Ciudad de México en un inmueble que consta de tres niveles dentro de una torre para oficinas. Asimismo, somos dueños de un inmueble de aproximadamente 21,690 M2 adyacente al AICM, en el que se encuentra una parte de nuestras oficinas de operaciones y un hangar de AM Connect; además de un inmueble de aproximadamente 6,334 m2 adyacente al AICM, en el que se encuentran algunas oficinas administrativas conocido como el CIAAC (Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil). Adicionalmente, somos dueños de otros terrenos en Ixtapa, Zihuatanejo y Cancún, Quintana Roo, en los que se encuentran oficinas de boletos y administrativas (Ixtapa sin operación de venta desde julio 2012, y Cancún operando).

Arrendamos al operador del AICM dos espacios contiguos ubicados en el AICM. Uno es de aproximadamente 85,514 m2 y hemos construido la mayoría de nuestra plataforma de mantenimiento. De conformidad con el contrato de arrendamiento para este espacio, incluyendo sus modificaciones, la inversión será amortizada, y comenzamos a pagar una renta mensual en julio de 2015. La renta aumenta anualmente conforme al Índice Nacional de Precios al Consumidor, y el arrendamiento termina en junio de 2025. El segundo espacio es de 70,161 M2 y sobre él hemos construido el resto de nuestra plataforma de mantenimiento y un hangar de mantenimiento. De conformidad con el contrato de arrendamiento para este espacio, comenzamos a pagar una renta mensual en noviembre de 2012. La renta aumenta conforme al Índice Nacional de Precios al Consumidor y el arrendamiento termina en octubre de 2027.

Adicionalmente, arrendamos al operador del AICM un inmueble de aproximadamente 65,817 que está cercano al AICM, en donde se encuentra el edificio de CECAM y AM Formación y algunas oficinas administrativas. La renta aumenta anualmente conforme al Índice Nacional de Precios al Consumidor y dicho arrendamiento, con vigencia hasta el 31 de mayo de 2014, ha sido prorrogado hasta el 31 de mayo de 2019.

Asimismo, arrendamos un hangar de aproximadamente 11,961 m2 dentro del Aeropuerto Internacional Miguel Hidalgo y Costilla (GDL). También arrendamos un terreno contiguo de aproximadamente 44,718 m2 donde AM construyó un hangar de mantenimiento desmontable.

También arrendamos inmuebles de aproximadamente 8,700 m2 del Aeropuerto Intercontinental de Querétaro.

Arrendamos espacios en varios aeropuertos para nuestras operaciones diarias. La vigencia de estos contratos y la renta mensual varía para cada aeropuerto. Creemos que los inmuebles de los que somos propietarios y los que somos arrendatarios son adecuados para nuestras operaciones existentes y contempladas.

**Aeronaves** - Para una descripción de la flota de las Aerolíneas de Grupo Aeroméxico, ver *Sección “(1) Información General – (b)Resumen Ejecutivo – (i)Sobre la Compañía – Nuestras Fortalezas”* y *Sección “(2)La Emisora – (b)Descripción del Negocio – (i)Actividad principal – Flota”*.

#### (xi) Procesos Judiciales, Administrativos o Arbitrales

En el curso ordinario de nuestro negocio, somos parte de varias acciones legales, que consideramos incidentales para la operación de nuestro negocio. Mientras que los procedimientos legales son inherentemente inciertos, creemos que no es probable que el resultado de los procedimientos de los que actualmente somos parte, individualmente o en conjunto, tenga un efecto adverso significativo en nuestra posición financiera, resultados de operaciones y flujos de efectivo. Ver *“nota 31 – Contingencias(a)(b)”* de los estados financieros consolidados auditados de la compañía, ubicada en la Sección *“(7) Anexos – (a)Estados Financieros Consolidados Auditados”*.

## Procedimientos Fiscales

Existen diversos asuntos de carácter fiscal, que han sido promovidos para su resolución ante autoridades judiciales, los cuales fueron emitidos por autoridades fiscales. En la opinión de los asesores y tomando en cuenta los diversos precedentes favorables que existen respecto a los temas controvertidos, se estima obtener resoluciones positivas que eliminen las contingencias existentes hoy.

Al 31 de diciembre de 2019 hemos creado una reserva por \$135 millones en relación con dichos procedimientos. La reserva está basada en el estimado de nuestra administración en relación con las posibles pérdidas que pudiéramos sufrir derivado de las demandas laborales presentadas.

### (xii) Acciones Representativas del Capital Social

El capital social autorizado de Grupo Aeroméxico está representado por 765,850,093 Acciones Serie “Única”, especiales, nominativas sin expresión de valor nominal, como sigue:

	Acciones
Acciones en circulación	682,119,793
Acciones en tesorería	83,730,300
Total Acciones Autorizadas	765,850,093

Para mayor información, ver Sección “(4)Administración – (c)Administradores y Accionistas – Principales Accionistas” y los Estados Financieros que se anexan a este reporte anual.

### (xiii) Dividendos y Política de Dividendos

No hemos pagado dividendos desde el 1 de enero de 2007. La determinación y pago de dividendos respecto de cualquier ejercicio está sujeta a distintos factores, incluyendo las obligaciones de pago de nuestra deuda, inversiones de capital y planes de inversión, otros requerimientos de efectivo, la aprobación de los accionistas de nuestros estados financieros con base en los cuales se pagarán los dividendos, la creación y mantenimiento de reservas legales y otros factores que consideremos relevantes en su momento. No podemos garantizar que pagaremos dividendos en el futuro. Nuestro Consejo de Administración considera y propone la declaración, pago y monto de cualquier dividendo y lo aprueba el voto de la mayoría de nuestros accionistas presentes en una asamblea general de accionistas y está sujeto a las limitaciones legales que se señalan más adelante.

Conforme a la legislación aplicable, los dividendos sólo pueden ser pagados de resultados acumulados derivados de los resultados del ejercicio respectivo o de ejercicios anteriores, si (i) se ha creado o mantenido la reserva legal, reservando anualmente el x% de las utilidades netas, hasta que la reserva legal represente al menos el 20% del capital suscrito y pagado, (ii) los accionistas, reunidos en asamblea de accionistas, aprueben los resultados que reflejen las utilidades y el pago de los dividendos, y (iii) las pérdidas correspondientes a ejercicios fiscales anteriores hayan sido pagadas o absorbidas. Todas las acciones representativas de nuestro capital social tienen el mismo grado de prelación respecto al pago de dividendos.



### 3) INFORMACIÓN FINANCIERA

#### (A) Información Financiera Seleccionada

Nuestros estados financieros consolidados al 31 de diciembre de 2019, 2018, 2017 y por los años terminados en esas fechas, han sido preparados de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (“NIIF”), emitidas por el Consejo Internacional de Normas de Información Financiera (“IASB” por sus siglas en inglés). Debido a la aplicación retrospectiva de los cambios en políticas contables (descritos en la nota 4 de los estados financieros consolidados adjuntos al 31 de diciembre de 2018), la información comparativa al 31 de diciembre de 2017 y por el año terminado en esa fecha fue reformulada.

Las cifras para 2017 fueron reformuladas ya que Grupo Aeroméxico adoptó a partir del 1 de enero de 2018 nuevos estándares de NIIF: NIIF 9 Instrumentos Financieros: Reconocimiento y Medición y NIIF 15 Ingresos de Actividades Ordinarias Procedentes de Contratos con Clientes. La NIIF 9 comprende guías revisadas para la clasificación y medición de instrumentos financieros, incluyendo un nuevo modelo de pérdidas crediticias esperadas para calcular el deterioro de los activos financieros y los nuevos requerimientos generales de contabilidad de coberturas. Adicionalmente, la Compañía ha adoptado formalmente la contabilidad de coberturas en línea con lo establecido en la NIIF 9. La NIIF 15 establece un modelo de cinco pasos para determinar la naturaleza, el momento y el importe por el que se deben reconocer los ingresos. La Compañía adoptó la NIIF 15 en sus estados financieros consolidados el 1o. de enero de 2018, utilizando el método retrospectivo total.

La designación NIIF incluye todas las normas emitidas por el IASB y sus interpretaciones relacionadas, promulgadas por el Comité de Interpretaciones de Normas de Información Financiera (“IFRIC” por sus siglas en inglés); incluidos en la Sección “(7)Anexos – (a)Estados Financieros Consolidados Auditados”; y se pueden consultar a través de la página de Internet de la BMV, [www.bmv.com.mx](http://www.bmv.com.mx) o en la página de Internet de Grupo Aeroméxico en la sección de Relación con Inversionistas: [www.aeromexico.com](http://www.aeromexico.com).

La siguiente información financiera seleccionada deriva de nuestros estados financieros consolidados. La información financiera seleccionada al y por los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017 puede ser leída junto con nuestros estados financieros consolidados auditados al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017 y por los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017 (los “Estados Financieros Consolidados”) preparados de conformidad con las NIIF emitidas por la IASB, incluidos en otro lugar de este Reporte.

#### Descripción general

Nuestros resultados operativos y condición financiera se han visto influenciados, y nuestros resultados operativos seguirán siendo influenciados, por una variedad de factores, incluyendo:

- el tamaño y la capacidad de nuestra flota de aeronaves, la cual al 31 de diciembre de 2019 constaba de 125 aeronaves operativas incluyendo 19 Dreamliners B-787, 39 aviones B-737-800, 11 aviones B-737-700, 47 aviones E-190 y 9 aviones E-170, una reducción respecto a nuestra flota de aeronaves activa al 31 de diciembre 2018, que comprendía 130 aeronaves incluyendo 17 Dreamliners B-787, 36 aviones B-737-800, 13 aviones B-737-700, cinco aviones B-737-MAX y 59 aviones E-190 y E-170;
- la suspensión de la licencia de nuestros seis aviones B-737 MAX desde marzo de 2019, ha afectado la entrega programada de nueve aviones B-737 MAX en 2019, y ha tenido un impacto negativo en nuestra habilidad para colocar capacidad en el mercado, puesto que no nos permite recibir e integrar estas aeronaves recientemente adquiridas en nuestra flota como se planeaba, por lo que esta situación nos ha requerido ampliar los plazos de los contratos de arrendamiento para algunas de nuestras aeronaves. Dichas prórrogas han requerido que operemos las aeronaves existentes más allá del punto en el que es económicamente óptimo operarlas, lo que

resulta en mayores costos de mantenimiento, y también ha afectado nuestros ingresos de pasajeros, ya que no hemos podido subir de nivel nuestra flota en ciertas rutas y obtener mayores ingresos por pasajero;

- la estructura de rutas que implementamos y el número de ASKs resultantes que ofrecemos, que ha caído 3.4 % a 51,157.2 millones para el periodo terminado el 31 de diciembre de 2019, de los 52,934.4 millones para el periodo correspondiente a 2018. Para el año terminado el 31 de diciembre de 2018, los ASKs totales se incrementaron en 8.2% a 52,934.4 millones, de 48,905.7 millones en 2017, que también representó un incremento de 12.8%, de 43,361.7 millones en 2016. Nuestros ASKs totales se incrementaron en 46.2% de 2014 al año terminado el 31 de diciembre de 2018;
- nuestros RPKs generados, que cayeron 2.2% a 42,470.5 millones para el periodo terminado el 31 de diciembre de 2019, de 43,437.7 millones para el periodo correspondiente en 2018. Para el año terminado el 31 de diciembre de 2018, los RPKs totales se incrementaron en 9.0% a \$ 43,437.7 millones, de \$ 39,836.2 millones en 2017.
- el RASK generado de los ASKs de itinerario, que se incrementaron en 1.3% a 1.344 para el periodo terminado el 31 de diciembre de 2019, de 1.327 para el periodo correspondiente de 2018. Para el año terminado el 31 de diciembre de 2018, nuestro RASK se incrementó en 5.8% a \$ 1.327, de \$ 1.255 en 2017.
- el factor de ocupación en nuestras rutas, que se incrementó a 83.0% para el periodo terminado el 31 de diciembre de 2019, de 82.1% para el periodo correspondiente de 2018. Nuestro factor de ocupación se incrementó a 82.1% en 2018 de 81.5% en 2017.
- nuestro yield, que ha crecido 0.5% a \$ 1.396 para el periodo terminado el 31 de diciembre de 2019 de los \$ 1.388 para el periodo correspondiente de 2018. Nuestro rendimiento también creció en 4.0% en 2018, de \$ 1.335 en 2017, y cayó en 4.3% en 2017.
- la tasa de crecimiento del PIB nacional, que creció en 2.1% en 2018 y 2.1% en 2017 que consideramos afecta la demanda de nuestros servicios, y por consiguiente, nuestros ingresos; sin embargo, para el periodo terminado el 31 de diciembre de 2019, el crecimiento año con año del PIB de México fue nula;
- la competencia en los mercados por los vuelos nacionales e internacionales con orígenes o destinos en México;
- el precio del mercado internacional del combustible de aviones expresado en dólares, lo que ha tenido un efecto significativo en el costo de proporcionar nuestros servicios y el cual se correlaciona en gran medida con el precio del mercado internacional del petróleo, que ha sido bastante volátil durante el periodo terminado el 31 de diciembre de 2019 y los años terminados el 31 de diciembre de 2018, 2017 y 2016;
- las fluctuaciones en el tipo de cambio peso/dólar, incluyendo: (1) la depreciación del 0.1% en el tipo de cambio promedio del peso contra el dólar para el periodo terminado el 31 de diciembre de 2019 en comparación con el mismo periodo de 2018, la depreciación del 1.7% en el tipo de cambio promedio del peso contra el dólar en 2018 comparado con 2017, lo que afecta los ingresos en pesos que recibimos de las ventas de boletos en nuestras rutas internacionales y nuestros gastos para, entre otras cosas, combustible de aviones, refacciones y suministros que se usan en nuestras operaciones de mantenimiento y nuestros costos de arrendamiento, precios que están denominados en dólares estadounidenses o vinculados al dólar, y (2) la apreciación del 4.0% del peso contra el dólar para el periodo terminado el 31 de diciembre de 2019, la apreciación del 0.1% del peso contra el dólar para el periodo correspondiente en 2018, lo que afecta el ingreso financiero y los costos que registramos respecto a nuestros activos y pasivos monetarios, tales como nuestros créditos y préstamos, el incremento en el valor en libros de estos activos y pasivos registrados en nuestro balance general; y

- nuestro CASK excluyendo el combustible de aviones, que disminuyó en 1.4% a \$ 0.925 para el período terminado el 31 de diciembre de 2019, de \$ 0.938 para el periodo correspondiente de 2018. En 2018, nuestro CASK excluyendo combustible se incrementó en 2.6% a \$ 0.938, de los \$ 0.915 en 2017.

## **Principales factores que afectan nuestra condición financiera y resultados operativos**

### **Tamaño y composición de la flota**

Generamos nuestros ingresos primordialmente al producir RPKs, que es el número de pasajeros generadores de ingreso (pasajeros que pagan un boleto de avión) multiplicado por el número de kilómetros que vuelan estos pasajeros. El número de RPKs que obtenemos depende, entre otras cosas, del número de ASKs que ofrecemos, que representa el número de asientos disponibles en nuestros aviones multiplicado por el número de kilómetros que vuelan esos asientos. El número de ASKs que podemos ofrecer depende principalmente del número de aeronaves propias o en arrendamiento, el número de asientos en cada avión, y el número de kilómetros que cada avión tiene programados volar cada día.

Planear el tamaño de nuestra flota es una prioridad estratégica para nosotros y cada aeronave adicional que se añade a nuestra flota representa un incremento en nuestros gastos de arrendamiento de aeronave o un incremento en nuestros costos financieros y gastos por depreciación y amortización. Actualmente arrendamos el 76% de nuestra flota. Ahora nos encontramos en proceso de aumentar el número de aeronaves propias y nuestro objetivo es modificar la relación de aeronaves arrendadas vs propias a algo cercano a 1:1 para 2030, lo que esperamos podría fortalecer nuestro balance general y mejorar nuestros márgenes operativos. A medida que recibimos las nuevas aeronaves conforme a nuestros compromisos de compra existentes, podremos renovar nuestros arrendamientos existentes de nuestras aeronaves o permitir que dichos contratos venzan con base en las condiciones del mercado y nuestras previsiones para el tráfico aéreo en las rutas que atendemos o nos proponemos atender al momento en que venzan estos contratos de arrendamiento.

Al 31 de diciembre de 2019 nuestra flota operativa consistía en 125 aeronaves, incluyendo 19 aviones B-787, 50 aviones B-737-800 y B-737-700, y 56 aviones E-190s y E-170. Al 31 de diciembre de 2018, nuestra flota operativa consistía en 130 aeronaves, incluyendo 17 aviones B-787, 50 aviones B-737-800 y B-737-700, cinco aviones B-737 MAX, y 59 aviones E-190s y E-170.

Debido a la continua suspensión de licencia de los aviones Boeing B-737-MAX que se inició en marzo de 2019, ha habido varios cambios en el calendario de entregas programadas con Boeing y nuestro programa de renovación y expansión de la flota. Además, en enero de 2020, Boeing suspendió la producción de los aviones B-737 MAX por un periodo indeterminado. Esta situación afectó la entrega programada de nueve aviones B-737 MAX en 2019 y también se espera que afecte los tiempos para futuras entregas de aviones B-737 MAX. No podemos ofrecer ninguna garantía respecto a cuándo o si recibiremos esas aeronaves en el futuro cercano.

Esperamos que la suspensión de licencia de los aviones B-737 MAX seguirá requiriendo que busquemos prórrogas a los plazos de otras aeronaves arrendadas en el corto plazo y probablemente a más adelante. Dichas prórrogas operan y continuarán operando las aeronaves existentes más allá del punto en que es económicamente óptimo operarlas, lo que resulta en mayores costos de mantenimiento. Consulte “Factores de Riesgo — Riesgos relacionados con nuestro negocio y la industria de las aerolíneas en México” (x) “— Nuestra flota consta en su totalidad de aeronaves fabricadas por Boeing y Embraer,” (y) “—La suspensión de la licencia de los aviones B-737 MAX ha tenido y puede continuar teniendo un efecto material adverso sobre nuestra estrategia, nuestro negocio, los resultados operativos y la condición financiera” y (z) “—Rendimiento insuficiente, o falta de confianza de los clientes en los aviones B-737 MAX puede impactar adversamente nuestras operaciones y resultados financieros”.

## **Estructura de las rutas**

Además de la capacidad de nuestra flota, el número de ASKs que podemos ofrecer depende de nuestra habilidad para diseñar una estructura de rutas que maximice el tiempo que está en uso cada avión. Luchamos por mantener una alta tasa de utilización de aeronaves, en gran medida, al reducir los tiempos de rotación de las aeronaves en los aeropuertos y operar aviones en vuelos nocturnos.

Seleccionamos rutas que volamos para poder maximizar nuestros ingresos al monitorear continuamente (1) la densidad de cada ruta en términos del número de pasajeros que vuelan en una ruta independientemente de la aerolínea que atienda esa ruta, y (2) nuestro RASK en la ruta, que representa los ingresos que podemos generar por ASK en esa ruta. Nuestro factor de ocupación en todo el sistema, que representa el porcentaje de nuestra capacidad de aeronaves que se usa realmente, era de 83.0% para el período terminado el 31 de diciembre de 2019, 82.1% en 2018, 81.5% en 2017, y nuestro yield, calculado como el ingreso total de pasajeros dividido entre RPKs, fue de \$ 1,396 para el período terminado el 31 de diciembre de 2019, \$ 1,388 en 2018 y \$1,335 en 2017.

Tomamos en consideración rendimientos factores de carga y efectos en los factores de carga del tráfico de conexión, dependiendo de las características de los mercados atendidos, para llegar a una estrategia para lograr la mejor utilización posible de nuestra flota, equilibrando la tarifa promedio cobrada contra el efecto correspondiente sobre nuestros factores de carga para maximizar el ingreso por ASK. Revisamos nuestra estructura de rutas, incluyendo las rutas voladas, los tiempos de vuelos y aeronaves asignadas a cada vuelo, en base anual, trimestral, mensual, semanal y diaria y buscamos continuamente afinar nuestra estructura para satisfacer nuestros objetivos operativos y financieros.

Además de los efectos de la determinación de nuestra estructura de rutas sobre los ingresos de pasajeros, nuestra estructura de rutas y tasas de utilización de aeronaves afectan:

- Nuestros gastos de combustible de avión, que tienden a variar con base en el número de kilómetros que vuela cada tipo de avión de nuestra flota;
- Nuestros salarios, sueldos y beneficios, en la medida en que éstos dependan del número de horas trabajadas por nuestro personal de vuelo;
- Nuestros gastos por servicios para aeronaves, de comunicación y tráfico, que tienden a variar con base en el número de kilómetros que volamos y el tiempo que nuestras aeronaves permanecen en tierra en cada aeropuerto en el que aterrizan; y
- Nuestros gastos de mantenimiento, que también varían con base en el número de ciclos (que constan de un despegue y un aterrizaje) que realiza cada aeronave y el número de kilómetros que vuela cada una.

Debido a que los gastos operativos de volar una aeronave en una ruta específica no varían significativamente, nuestra habilidad para afinar la estructura de la ruta para optimizar las tasas de utilización de aeronaves, los factores de carga obtenidos por un vuelo individual o un grupo de vuelos y los rendimientos para maximizar los ingresos son vitales para nuestro éxito.

## **Tasa de crecimiento del Producto Interno Bruto de México y demanda de vuelos**

Todos nuestros servicios programados se encuentran en rutas que tienen origen, destino o ambos en aeropuertos localizados en México. Como resultado, nos vemos afectados de manera importante por las condiciones económicas en México. El PIB de México creció 2.1% en 2018 y 2.1% en 2017. En el periodo terminado el 31 de diciembre de 2019, el crecimiento año con año del PIB de México fue nulo; sin embargo, de acuerdo con el Fondo Monetario Internacional, se espera que una reducción del crecimiento del 6.65 en 2020 y una mejora del 3.0% en 2021. La demanda para vuelos de pasajeros es relativamente elástica y tiende a estar correlacionada con la tasa de crecimiento del PIB nacional. Como resultado, nuestros resultados

operativos y condición financiera se han visto afectados, y seguirán siendo afectados, por la tasa de crecimiento del PIB nacional.

El crecimiento del PIB de México ha fluctuado de manera importante, y anticipamos que es probable que continúe así en el futuro cercano. Nuestra administración cree que el crecimiento económico en México debería afectar positivamente nuestros ingresos y resultados operativos futuros. No obstante, un bajo crecimiento o una recesión en México podría reducir nuestros ingresos futuros y tener un efecto negativo en nuestros resultados operativos.

Además, estamos afectados por las condiciones económicas de los países extranjeros a los que volamos. Los ingresos por pasajero que generan nuestros vuelos con un origen o destino fuera de México representaron 51.2% de nuestros ingresos totales para el período terminado el 31 de diciembre de 2019, 50.2% en 2018 y 49.2% en 2017. El número de pasajeros que viajan desde y hacia otros países, ya sea por negocios o por ocio, es una función del nivel de crecimiento económico en estos países y otras condiciones económicas, incluyendo las tasas de inflación prevalentes, las tasas de interés y los niveles de ingreso personal. Además, los disturbios sociales y cambios en los regímenes gubernamentales, así como las acciones militares en el Medio Oriente, y las sanciones y otras acciones relativas a Irán, pueden llevar a efectos impredecibles en una economía global o en las economías de las regiones afectadas. Creemos que un crecimiento lento continuado o uno negativo en la economía global puede resultar en menores viajes aéreos de los pasajeros desde y hacia México, y por consiguiente una menor demanda en esas rutas.

### **Competencia en las rutas que volamos**

La industria de pasajeros aéreos de México es altamente competitiva. Como resultado de la consolidación de esta industria durante la última parte de la última década y la suspensión de operaciones de Grupo Mexicana en agosto de 2010, competimos a nivel nacional principalmente con Interjet, Volaris y VivaAerobus en la atención del mercado nacional para los servicios de pasajeros aéreos. Nuestra participación en el mercado nacional fue de 24.3% para el período terminado el 31 de diciembre de 2019, 27.7% en 2018 y 29.0% en 2017.

Nos hemos posicionado como una aerolínea de servicio completo, enfocando nuestros servicios para el viajero de negocios, pero también ofrecemos servicios a los viajeros de ocio y a los amigos y familiares que visitan, o mercado VFR. Interjet, que inició su oferta de servicios en diciembre de 2005, se ha posicionado como una aerolínea de bajo costo, que atrae principalmente al viajero de ocio. Volaris, que inició su oferta de servicios en marzo de 2006, se ha posicionado como una aerolínea de bajo costo, que atrae principalmente al viajero VFR. VivaAerobus, que inició su oferta de servicios en noviembre de 2006, se ha posicionado como aerolínea de ultra bajo costo, que atrae principalmente a los nuevos participantes en el mercado de viajes aéreos, incluyendo a consumidores de bajos ingresos que suelen viajar en autobús y viajeros VFR.

Competimos principalmente con base en la calidad y conveniencia de nuestros servicios. Nuestra estructura de rutas establece más vuelos que nuestros competidores en muchas de las rutas de más alta densidad en México, lo que permite que nuestros pasajeros tengan mayor conveniencia en la programación de sus vuelos. Además, ofrecemos a nuestros pasajeros conveniencias tales como membresía en nuestro programa “Club Premier”, acceso a nuestras salas “Club Premier” y los beneficios de nuestra membresía en SkyTeam.

Nuestro éxito en convertir nuestros ASKs de itinerario a RPKs, el factor de carga en nuestros vuelos nacionales y el rendimiento que generamos en nuestros vuelos nacionales dependen en nuestra capacidad de diferenciarnos efectivamente de nuestros competidores en el mercado nacional.

Además de nosotros, otras siete aerolíneas mexicanas y 60 aerolíneas extranjeras proporcionan servicios aéreos programados para pasajeros hacia México, lo que está muy bien calificado en términos de apertura de su mercado a la competencia internacional del transporte aéreo conforme al Informe sobre Competitividad en Viajes y Turismo de 2011 preparado por el Foro Económico Mundial. Competimos con diferentes grupos de estas aerolíneas en las rutas internacionales individuales en las que volamos. Nuestra participación en el mercado internacional para vuelos con origen o destino en México fue de 15.8% para el período terminado el

31 de diciembre de 2019, 17.2% en 2018 y 16.8% en 2017. Competimos en las rutas internacionales en las que volamos principalmente con base en la calidad y conveniencia de nuestros servicios y nuestra capacidad de brindar un servicio sin problemas a múltiples destinos en México. Nuestras alianzas comerciales nos permiten ofrecer una amplia red de destinos debido a nuestros múltiples convenios de código compartido, nuestra relación con SkyTeam y nuestro Contrato de Cooperación Conjunta, o JCA, con Delta.

### **Pasajeros, carga y otros ingresos**

Si bien derivamos nuestros ingresos primordialmente del transporte de pasajeros en nuestros aviones en nuestros vuelos programados, también obtenemos ingresos de los servicios de carga y otros servicios. Para el periodo terminado el 31 de diciembre de 2019, 92.2% de nuestros ingresos provinieron de los pasajeros (incluyendo tarifas aéreas y complementarios), 6.1% de nuestros ingresos provino del negocio de carga y el restante 1.6% de nuestros ingresos está compuesto por otros ingresos. Durante 2018, 91.8% de nuestros ingresos provinieron de los pasajeros (incluyendo tarifas aéreas y complementarios), 6.7% de nuestros ingresos provino del negocio de carga y el restante 1.5% de nuestros ingresos está compuesto por otros ingresos.

Los ingresos de pasajeros incluyen tarifas aéreas e ingresos complementarios, lo cual no implica obligaciones de cumplimiento separadas de aquellas asociadas con los servicios de transporte de vuelo, tales como exceso de equipaje y otros cargos a los pasajeros, fragmentación de boletos no usados y la reducción en los costos de compensación que se pagan a los pasajeros así como el costo de puntos acumulados en nuestro programa de lealtad “Club Premier”. Los ingresos de pasajeros se reconocen ya sea cuando se proporciona el transporte o cuando vence el boleto sin haber sido usado. Los ingresos de pasajeros se reconocen netos de cargos de aeropuerto a los pasajeros, mismos que se cobran en nombre de los aeropuertos y autoridades gubernamentales y después se les entera. El valor de nuestros boletos vendidos con antelación al viaje se registra en pasivo circulante como “pasivo de tráfico aéreo”. Reconocemos los ingresos de carga cuando se proporciona el transporte.

Otros ingresos, principalmente consistentes en capacitación, manejo en tierra y otros, se reconocen en el periodo en el que se brindan los servicios.

### **Costos de Combustible de Aviones**

Los costos del combustible de aviones representan el rubro más importante de gastos operativos, que representan 29.7% y 28.8% de nuestros gastos operativos totales para el período concluido el 31 de diciembre de 2019 y el año terminado el 31 de diciembre de 2018, respectivamente. El combustible de aviones incluye el costo del combustible y el costo de entregar dicho combustible en nuestros aviones. Adquirimos la mayor parte de nuestro combustible de aviones de ASA a precios que se fijan por referencia a lo menor del precio del “U.S. Gulf Coast Waterborne Fuel” y el “U.S. West Coast Waterborne Fuel”, más los costos de transporte y los descuentos con base en la calidad del combustible de avión adquirido. Estas cuotas de transporte varían de un aeropuerto a otro dependiendo del método de entrega. Como resultado de las diferencias significativas en los costos de transporte que aplican en los diferentes aeropuertos en México a los que volamos, en algunos casos, transportamos combustible para minimizar nuestros costos al cargar combustible en aeropuertos en los que los precios del combustible son más bajos. Compramos el combustible para satisfacer el resto de nuestras necesidades de combustible de proveedores locales en los aeropuertos internacionales a los que volamos, a precios a los que generalmente se basan en el Platt’s Oilgram Price Report que aplican a la región en la cual se ubica el aeropuerto.

Nuestros gastos de combustible para los aviones son variables y fluctúan con base en los precios mundiales del petróleo y el tamaño y utilización de nuestra flota. Debido a que los precios mundiales del petróleo están basados en el dólar estadounidense, nuestros costos de combustible de aviones también están vinculados con las fluctuaciones en el tipo de cambio del peso contra el dólar. Desde 2017 hasta 2019, el precio promedio del combustible de aviones de la Costa del Golfo, el precio de referencia que usamos para el precio del combustible de aviones, cotizado en dólares, aumentó en 78.3%, de US\$ 1.039 por galón el 1º de enero de 2016 a US\$ 1.942 por galón al 31 de diciembre de 2019. En 2017, el precio promedio del combustible de aviones, cotizado en dólares, se incrementó en 24.6% de US\$ 1.528 por galón el 1º de enero de 2017 a

US\$ 1.904 por galón al 31 de diciembre de 2017. En 2018, la caída del precio promedio del combustible de aviones, cotizado en dólares fue de 17.8%, bajando de US\$ 1.903 por galón el 1° de enero de 2018 a US\$ 1.564 por galón al 31 de diciembre de 2018. Al 31 de diciembre de 2019, el incremento del precio promedio del combustible de aviones en dólares fue de 20.8%, aumentando de US\$ 1.607 por galón el 1° de enero de 2019 a US\$ 1.942 por galón al 31 de diciembre de 2019.

En los últimos años, dado nuestro principal enfoque en los pasajeros de negocios, hemos tenido éxito con frecuencia en pasar el incremento en los precios del combustible y las variaciones en tipo de cambio a los pasajeros al incrementar nuestras tarifas o imponer sobrecargos de combustible; aunque con frecuencia existe una demora entre el momento en que se genera el incremento en el precio del combustible de aviones y el momento en el que entran en vigor los incrementos de precio o sobrecargos por combustible. También, nuestros incrementos en precios y sobrecargos por combustible no han sido uniformes a lo largo de nuestra estructura de rutas, ya que las presiones competitivas en algunas rutas en las que volamos generan condiciones conforme a las cuales un incremento en las tarifas podría dar como resultado la caída en los factores de carga que eliminarían las mejoras en las utilidades operativas que buscamos alcanzar. No podemos ofrecer garantía alguna de que podremos pasar los incrementos en los costos del combustible a nuestros pasajeros con sobrecargos por combustible e incrementos en tarifas en el futuro.

Recientemente hemos implementado seis iniciativas para aumentar la eficiencia de nuestro combustible, que incluyen: (1) uso reducido de unidades de potencia auxiliar, (2) usar un motor durante el rodaje, (3) cargar combustible cuando volamos a aeropuertos en los que los cargos de transporte por combustible es menos costoso hacerlo que repostar en el aeropuerto de destino, (4) reducir el uso de inversores de empuje al aterrizar, (5) optimizar las cargas de combustible adicionales y (6) reducir el uso de la potencia del avión.

Para complementar nuestros sobrecargos por uso de combustible y los incrementos en tarifas aéreas para reducir nuestra exposición a las fluctuaciones en el precio en los mercados de petróleo internacionales, tenemos una política para celebrar instrumentos derivados con la intención de cubrir entre el 40% y el 60% de nuestro consumo de combustible anticipado para los siguientes 12 a 18 meses en forma periódica. En 2018 y 2019, estos instrumentos derivados consistieron principalmente en diferenciales de llamadas en Jet Fuel 54 Gulf Coast.

### **Costo por kilómetro de asiento disponible (CASK) excluidos los costos de combustible**

Buscamos administrar nuestros gastos operativos, que no sean combustible, monitoreando su contribución a nuestro CASK excluyendo el combustible. Nuestros gastos operativos más importantes, aparte del combustible de avión son:

- Salarios, sueldos y beneficios, que representaron 20.3% y 19.7% de nuestros gastos operativos totales para el período terminado el 31 de diciembre de 2019 y 2018 respectivamente.
- Servicios de aeronaves, comunicación y tráfico, que representaron 13.0% y 13.2% de nuestros gastos operativos totales para el período terminado el 31 de diciembre de 2019 y 2018 respectivamente.
- El mantenimiento, que representó 7.0% y 7.0% de nuestros gastos operativos totales para el período terminado el 31 de diciembre de 2019 y 2018 respectivamente.
- Los gastos de ventas y administrativos, que representaron 7.2% y 7.0% de nuestros gastos operativos totales para el período terminado el 31 de diciembre de 2019 y 2018 respectivamente.

### **Salarios, sueldos y beneficios**

Los sueldos, salarios y beneficios incluyen todos los gastos relacionados con el personal, incluidos los sueldos y beneficios de nuestros pilotos, sobrecargos, personal de mantenimiento y personal de tierra y gastos de capacitación para nuestro personal. Los sueldos, salarios y beneficios varían según la cantidad de empleados, nuestra política salarial y los contratos colectivos de trabajo, así como la cantidad de horas que

vuelan todos los miembros de la tripulación. Este gasto operativo ha aumentado a medida que hemos empleado pilotos y sobrecargos adicionales para operar los aviones adicionales que agregamos a nuestra flota. Hemos buscado activamente reducir nuestros costos laborales a través de negociaciones con los sindicatos que representan a la mayoría de nuestros empleados. En diciembre de 2010, llegamos a un acuerdo con nuestros pilotos para modificar las condiciones de su contrato colectivo de trabajo para aumentar la productividad de nuestros pilotos existentes en ese momento y que nos permita proporcionar paquetes de compensación más competitivos a los nuevos pilotos. En nuestras negociaciones más recientes con la mayoría de los sindicatos que representan a nuestros empleados, hemos podido lograr concesiones similares con respecto a nuestra capacidad de proporcionar paquetes de compensación más competitivos a los nuevos empleados de los que brindamos a los empleados existentes, los cuales son miembros de estos sindicatos. Esperamos aumentar el porcentaje de pilotos bajo este nuevo paquete de compensación en los próximos años.

### **Servicios de aeronaves, comunicación y de tráfico**

Los gastos de servicios de aeronaves, comunicación y de tráfico consisten principalmente en tarifas de aterrizaje en el aeropuerto, otros cargos aeroportuarios, incluyendo el alquiler de instalaciones de mostradores, puertas de embarque y plataformas, cargos de navegación de ruta, tarifas de meteorología y comunicación, y gastos de asistencia en tierra, incluidos los sueldos, salarios y costos de beneficios de nuestro personal de operaciones de apoyo en tierra. Las tarifas de aterrizaje del aeropuerto se negocian como parte de nuestros acuerdos con los diversos aeropuertos a los que volamos y los cargos de navegación de ruta y las tarifas de meteorología y comunicación las establecen las agencias gubernamentales que brindan estos servicios. Este gasto operativo varía con la cantidad de vuelos que ofrecemos, la duración de la estadía de los segmentos de vuelo aplicables y el tipo de aeronave, con un componente atribuido a los costos fijos relacionados con los gastos de alquiler de las instalaciones del aeropuerto.

### **Mantenimiento**

Los gastos de mantenimiento consisten principalmente en mantenimiento y reparaciones ligeras y pesadas y la compra de refacciones y materiales. Realizamos la mayor parte del mantenimiento de línea en nuestra aeronave en nuestras instalaciones de mantenimiento en el AICM. Los gastos de mantenimiento y reparación de la línea se cargan a los gastos operativos a medida que se incurren. Realizamos el mantenimiento pesado de nuestras aeronaves en nuestras instalaciones de mantenimiento ubicadas en Querétaro, México, aparte del mantenimiento pesado en nuestros aviones B-787, que es realizada por terceros. Los mayores costos de mantenimiento para aviones propios o bajo arrendamiento financiero se contabilizan según el método de “revisión integral” según el cual reconocemos el costo estimado para futuras revisiones de mantenimiento importantes como un componente separado de la propiedad y el equipo. Este costo se deprecia durante el período más corto entre el periodo hasta el próximo evento de mantenimiento importante, que varía según el tipo de aeronave, o la vida restante del activo o el plazo de arrendamiento restante. Los costos de las revisiones de mantenimiento importantes posteriores se capitalizan y deprecian durante el período más corto entre el periodo hasta el próximo evento de mantenimiento importante o la vida restante del activo o el plazo de arrendamiento restante. Las reparaciones, el fuselaje y las refacciones se cargan a medida que se incurren. Los principales costos de mantenimiento de las aeronaves arrendadas se capitalizan a medida que se incurren y se deprecian durante el período más corto entre el periodo hasta el próximo evento importante de mantenimiento o el plazo restante del arrendamiento. Subcontratamos todo nuestro mantenimiento pesado de motores. Nuestros costos de mantenimiento del motor son generalmente mayores que los experimentados por otras aerolíneas como resultado de la alta altitud en la que se encuentra nuestro centro en el AICM; sin embargo, creemos que estos mayores costos de mantenimiento son generalmente similares a los experimentados por otras aerolíneas mexicanas con las que competimos, que también utilizan el AICM u otro aeropuerto a una altitud similar como el centro de operaciones para la mayoría de sus operaciones. Los gastos de mantenimiento generalmente varían según el nivel de utilización de nuestra flota.

### **Gastos de venta y administrativos**

Los gastos de venta y administrativos consisten principalmente en costos con respecto a: (1) pagos de renta relacionados con nuestro centro de llamadas y oficinas de ventas, (2) cuotas pagadas a terceros que



operan nuestro centro de llamadas, (3) pagos a Global Distribution Systems (GDS), que son sistemas de red computarizados que permiten operaciones entre proveedores de servicios de la industria de viajes utilizando inventario en tiempo real, (4) gastos de mercadotecnia, incluyendo televisión, radio, periódicos y publicidad exterior, (5) honorarios profesionales de asesores externos, (6) la adquisición o licencia de equipos y software de TI, y (7) servicios de personal de seguridad subcontratados.

### **Comisiones de agentes de viajes**

Las agencias de viajes son el principal canal de distribución indirecto de boletos para nuestros vuelos. Los ingresos por ventas indirectas de boletos por agencias de viajes, incluyendo agencias de viajes en línea, representaron el 54.6% de nuestros segmentos de vuelos comprados, durante el año terminado el 31 de diciembre de 2019. Actualmente pagamos a las agencias de viajes una comisión estándar de entre el 0.1% y el 18% dependiendo del mercado geográfico y el tipo de cabina. Celebramos contratos con ciertas agencias de viaje otorgando incentivos de desempeño de entre el 1% y el 7% con base en los volúmenes de venta de boletos. Las agencias de viaje obtienen información de viaje de la aerolínea y emiten boletos de la aerolínea a través de GDSs, que les permite hacer reservaciones en vuelos de un gran número de aerolíneas. Participamos activamente en los GDSs internacionales más importantes, incluyendo Sabre, Amadeus, Galileo, Travelport y TravelSky. Como contraprestación por el acceso a estos sistemas, pagamos una tarifa de operación para cada segmento de vuelo reservado a través de un GDS. Al 31 de diciembre de 2019, había aproximadamente 5,269 grupos de agencias de viajes (incluyendo representantes de ventas generalmente ubicados en oficinas “off line”) para la venta de boletos para nuestros vuelos, incluyendo agencias de boletos en línea y representantes de ventas generalmente ubicados en oficinas “off line” (GSA’s).

Adicionalmente, en menor medida, las ventas indirectas de boletos se llevan a cabo a través de mayoristas y operadores de tours que compran los boletos con un descuento por volumen y los revenden a los pasajeros, los ingresos por venta de boletos a través de estos canales representaron el 40.5% de nuestro segmento de vuelos comprados. Como parte de nuestro compromiso por simplificar nuestros canales de distribución y reducir tarifas de reservación, hemos negociado reducciones a las tarifas pagadas a los GDSs en los que participamos. Adicionalmente, frecuentemente renegociamos con los distintos agentes de viajes con los que tenemos acuerdos de bonos de incentivo para reducir los bonos de incentivos que pagamos.

### **Otros gastos (ingresos)**

Nuestros otros gastos (ingresos) consisten en ingresos financieros, costos financieros y otros gastos (ingresos) netos.

Nuestros ingresos financieros consisten en:

- ingresos por intereses sobre depósitos bancarios y otras inversiones, que varían según los montos de nuestros depósitos bancarios y otras inversiones y las tasas de interés pagadas sobre estos saldos;
- ganancia cambiaria neta, que varía según el monto de nuestros activos monetarios y las fluctuaciones en el tipo de cambio del peso contra el dólar; y
- ganancias en la moneda funcional, que registramos en función de los cambios en el valor de nuestros activos y pasivos no monetarios registrados en nuestras cuentas en dólares estadounidenses, nuestra moneda funcional, y varían según el monto de nuestros activos y pasivos no monetarios registrados en dólares estadounidenses y las fluctuaciones en el tipo de cambio del peso frente al dólar.

Nuestros costos financieros consisten principalmente en:

- gastos por intereses sobre pasivos financieros medidos a costo amortizado, que varían según los montos de nuestros créditos y préstamos y las tasas de interés pagadas sobre estos saldos;

- comisiones de tarjetas de crédito, que pagamos a las compañías procesadoras de boletos pagados mediante el uso de tarjetas de crédito, y que varían según el volumen de boletos comprados con tarjetas de crédito;
- pérdidas cambiarias netas, que varía según el monto de nuestros activos monetarios y las fluctuaciones en el tipo de cambio del peso frente al dólar;
- pérdidas de la moneda funcional, que registramos en función de los cambios en el valor de nuestros activos y pasivos no monetarios registrados en nuestras cuentas en dólares estadounidenses, nuestra moneda funcional, y varían según el monto de nuestros activos y pasivos no monetarios registrados en dólares estadounidenses y las fluctuaciones en el tipo de cambio del peso frente al dólar.
- interés en las obligaciones de los empleados, que registramos con base en estudios actuariales y que varían según los sueldos, años de servicio y otras características de nuestra fuerza laboral; y
- costos de cobertura, que registramos en función de la marca al mercado de nuestra cartera y que varían según las fluctuaciones de los activos subyacentes.

Generamos otros ingresos y gastos principalmente como resultado de:

- ventas de activos fijos en los que registramos ganancias o pérdidas;
- la reversión de provisiones previamente registradas; y
- nuestra incurrencia en multas, recargos y otras contribuciones fiscales.

#### **Fluctuación en los tipos de cambio entre el peso y el dólar estadounidense**

Nuestros resultados operativos y condición financiera han sido y seguirán siendo afectados por la tasa de depreciación o apreciación del peso frente al dólar estadounidense porque:

- una parte sustancial de nuestros ingresos está denominada en dólares estadounidenses, que consiste principalmente en ingresos de pasajeros generados por la venta de boletos en rutas internacionales;
- nuestros costos para algunos de nuestros consumibles, principalmente combustible de aviones y refacciones y suministros utilizados en nuestras operaciones de mantenimiento, se incurren en dólares estadounidenses o están vinculados a dólares estadounidenses, y una parte de nuestros costos de personal, principalmente gastos de viaje y costos de capacitación están denominados en dólares estadounidenses;
- nuestras obligaciones conforme a nuestros contratos de arrendamiento para la mayoría de nuestras aeronaves están denominadas en dólares estadounidenses; y
- nuestras obligaciones conforme a ciertos de nuestros créditos y préstamos están denominadas en dólares estadounidenses.

La depreciación del peso frente al dólar generalmente aumenta los ingresos que registramos para nuestros vuelos internacionales al tiempo que aumenta los montos que registramos para algunos de nuestros gastos, incluidos combustible de avión, arrendamiento de aeronaves y gastos de mantenimiento. Una apreciación del peso por lo general tiene los efectos opuestos. Además, la depreciación del peso frente al dólar en general aumenta los ingresos y costos financieros que registramos en relación con nuestros activos y pasivos monetarios, tales como nuestros créditos y préstamos, y aumenta el valor en libros de estos activos y pasivos registrados en nuestro balance general, mientras que una apreciación del peso tiene el efecto contrario. Registramos los efectos del estado de resultados de estas variaciones como ganancias y pérdidas cambiarias netas. Debido a que nuestra moneda funcional es el dólar, la depreciación del peso frente al dólar estadounidense generalmente aumenta el valor en libros de nuestros activos y pasivos no monetarios

originalmente adquiridos en dólares en nuestro balance general, incluyendo las aeronaves que adquirimos mediante el uso de arrendamientos financieros, mientras que una apreciación del peso tiene el efecto contrario. Registramos los efectos en el estado de resultados de estas variaciones como ganancias y pérdidas de la moneda funcional.

### **Efectos de la inflación mexicana**

La inflación mexicana afecta nuestro desempeño financiero al aumentar algunos de nuestros gastos operativos denominados en pesos (y no vinculados al dólar estadounidense). Una vasta mayoría de nuestros empleados tiene su base en México y, como resultado, nuestros gastos por sueldos, salarios y beneficios están sujetos a presión debido a aumentos en la inflación mexicana. Del mismo modo, muchos de nuestros otros gastos, entre ellos las tarifas aeroportuarias, los servicios de aeronaves, comunicaciones y de tráfico, los servicios de pasajeros y los servicios administrativos se incurren principalmente en pesos y están sujetos a presión como resultado de aumentos en la inflación en México. Finalmente, nuestros arrendamientos de bienes inmuebles para nuestras instalaciones de mantenimiento en la Ciudad de México y Guadalajara están indexados al INPC. Nuestras tarifas en vuelos nacionales están denominadas en pesos. Generalmente monitoreamos los niveles de inflación en México y, en caso de aumentos significativos en los niveles generales de precios, intentamos aumentar las tarifas en nuestros vuelos nacionales en línea con los aumentos en el nivel general de precios. Los niveles de inflación también afectan negativamente la disposición de nuestros pasajeros a pagar un boleto de avión, ya que el aumento de la inflación reduce los salarios reales. La tasa anual de inflación, medida por la variación del INPC, fue 2.83% en 2019, 4.83% en 2018 y 6.77% en 2017, de acuerdo con información de INEGI.

### **Estacionalidad**

Nuestro negocio está sujeto a fluctuaciones estacionales. En general, la demanda de viajes aéreos suele ser mayor durante los meses de verano y durante la temporada de vacaciones de invierno, particularmente en los mercados internacionales, porque hay más viajes de vacaciones durante estos períodos. Nuestros meses más ocupados del año son julio, agosto y diciembre, mientras que los meses menos ocupados son febrero y septiembre. Nuestros resultados operativos generalmente reflejan esta estacionalidad, pero también pueden verse afectados por muchos otros factores que no son necesariamente estacionales, tales como las condiciones económicas, el clima, los retrasos en el control del tráfico aéreo y otros factores. Además de los efectos de la estacionalidad en nuestro factor de carga, ingresos, ganancias operativas, hay efectos estacionales en nuestra participación de mercado para cualquier mes. Durante los períodos en los que hay más viajes de ocio, como las vacaciones de Navidad y Semana Santa, los pasajeros tienden a favorecer las tarifas de bajo costo que ofrecen muchos de nuestros competidores y favorecen las rutas a destinos de ocio, reduciendo los factores de carga en muchas de nuestras rutas a destinos de negocios. Aunque competimos durante estos periodos con tarifas promocionales y reasignamos aeronaves en la medida de lo posible para aumentar nuestros ASKs de itinerario en rutas de ocio, tendemos a sufrir reducciones en nuestra participación en el mercado nacional durante estos periodos. La información financiera consolidada que se incluye debe leerse en conjunto con los Estados Financieros Consolidados y sus notas respectivas que forman parte de este Reporte. Asimismo, dicho resumen debe leerse conjuntamente con todas las explicaciones proporcionadas por la administración de la Compañía en la Sección *“(3) Información Financiera– (d) Comentarios y Análisis de la Administración Sobre los Resultados de Operación y la Situación Financiera de la Emisora”*.

Por el Año Terminado el 31 de diciembre de

	2019	%	2018	%	Variación 2019 vs 2018	2017	%	Variación2018 vs 2017
(Millones de Pesos)								
<b>Información del Estado de Resultados:</b>								
Ingresos de operación:								
Pasajeros	\$63,408.0	92.2%	\$64,530.5	91.8%	-1.7%	\$56,190.8	91.5%	14.8%
Carga	\$4,223.9	6.1%	\$4,701.3	6.7%	-10.2%	\$4,345.8	7.1%	8.2%
Otros	\$1,134.1	1.7%	\$1,032.2	1.5%	9.9%	\$844.5	1.4%	22.2%
	<b>\$68,766.0</b>	<b>100.0%</b>	<b>\$70,264.0</b>	<b>100.0%</b>	<b>-2.1%</b>	<b>\$61,381.1</b>	<b>100.0%</b>	<b>14.5%</b>
Gastos de operación:								
Fuerza de trabajo	\$13,370.3	19.4%	\$13,860.1	19.7%	-3.5%	\$12,223.5	19.9%	13.4%
Combustible	\$19,585.2	28.5%	\$20,235.3	28.8%	-3.2%	\$14,991.8	24.4%	35.0%
Servicios de escala, tráfico y comunicaciones	\$8,592.6	12.5%	\$9,289.2	13.2%	-7.5%	\$8,086.7	13.2%	14.9%
Venta y administración general	\$4,740.5	6.9%	\$4,931.1	7.0%	-3.9%	\$4,602.5	7.5%	7.1%
Mantenimiento	\$4,626.8	6.7%	\$4,952.1	7.0%	-6.6%	\$4,521.1	7.4%	9.5%
Comisiones a agencias	\$1,989.5	2.9%	\$2,215.4	3.2%	-10.2%	\$2,011.1	3.3%	10.2%
Servicio a pasajeros	\$1,825.4	2.7%	\$1,870.2	2.7%	-2.4%	\$1,583.3	2.6%	18.1%
Participación en los resultados de negocios conjuntos y compañías asociadas	(\$766.7)	-1.1%	\$28.2	0.0%	NA	(\$477.1)	-0.8%	-105.9%
Otros (ingresos) gastos, neto	(\$143.7)	-0.2%	\$316.1	0.4%	NA	(\$998.0)	-1.6%	131.8%
Renta de equipo de vuelo	\$230.0	0.3%	\$7,757.4	11.0%	-97.0%	\$7,541.8	12.3%	3.0%
Depreciación y amortización	\$11,941.7	17.4%	\$4,800.2	6.8%	NA	\$4,170.7	6.8%	15.1%
Total, de Gastos de Operación	\$65,991.6	96.0%	\$70,255.5	100.0%	-6.1%	\$58,257.3	94.9%	20.6%
Utilidad de operación	\$2,774.4	4.0%	\$8.6	0.0%	NA	\$3,123.8	5.1%	-99.7%
Ingresos (gastos) financieros, neto:								
Ingreso financiero	\$217.1	0.3%	\$508.7	0.7%	-57.3%	\$484.0	0.8%	5.1%
Costos financieros	(\$6,314.3)	-9.2%	(\$3,648.0)	-5.2%	73.1%	(\$3,745.0)	-6.1%	-2.6%
Total, de Costos Financieros:	(\$6,097.2)	-8.9%	(\$3,139.3)	-4.5%	94.2%	(\$3,261.0)	-5.3%	-3.7%
(Pérdida) Utilidad antes del impuesto a la utilidad	(\$3,322.8)	-4.8%	(\$3,130.7)	-4.5%	6.1%	(\$137.1)	-0.2%	NA
Impuestos a la utilidad	(\$953.8)	-1.4%	(\$1,252.2)	-1.8%	-23.8%	(\$68.0)	-0.1%	NA
Pérdida neta del año	(\$2,368.9)	-3.4%	(\$1,878.5)	-2.7%	26.1%	(\$69.2)	-0.1%	NA
Utilidad por acción básica y diluida (Pesos mexicanos)	(\$3.4)	0.0%	(\$2.7)	0.0%	27.3%	(\$0.1)	0.0%	NA

	Al 31 de diciembre de		
	2019	2018	2017
	(Millones de Pesos)		
<b>Información del Estado de Posición Financiera:</b>			
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido (3) .....	\$9,071.6	\$9,111.1	\$10,186.3
Instrumentos financieros, incluyendo inversiones e instrumentos financieros derivados.....	\$46.9	\$52.3	\$461.9
Cuentas por cobrar, neto .....	\$5,949.9	\$6,750.1	\$5,841.2
Total, activo circulante .....	<b>\$17,099.6</b>	<b>\$19,038.2</b>	<b>\$20,166.1</b>
Propiedades y equipo, neto .....	\$63,866.9	\$40,371.4	\$39,606.5
Pagos anticipados y depósitos .....	\$11,627.7	\$11,808.8	\$12,323.4
Total, activo .....	<b>\$100,988.4</b>	<b>\$76,772.9</b>	<b>\$76,600.1</b>
Vencimiento circulante de deuda financiera .....	\$15,628.9	\$8,603.7	\$7,377.4
Transportación vendida no utilizada (1).....	\$5,874.9	\$6,050.5	\$6,199.5
Total, pasivo circulante.....	\$41,680.4	\$32,781.2	\$30,980.1
Deuda financiera, excluyendo vencimiento circulante.....	\$47,791.8	\$28,021.4	\$26,988.3
Capital Social.....	\$3,540.0	\$3,533.6	\$3,528.5
Total, de capital contable.....	\$5,776.7	\$11,650.6	\$14,464.4

- (1) La transportación vendida no utilizada representa el monto registrado a partir de la venta de boletos para transporte aéreo en una fecha futura. A medida en que los servicios de transporte aéreo son prestados, los pasivos por tráfico aéreo son reducidos y estos montos son registrados como ingreso.
- (2) La información financiera de 2017 ha sido reformulada de acuerdo con las NIIF 9 y la NIIF 15
- (3) Se está agrupando Efectivo y equivalentes de efectivo más el efectivo restringido.

	Al 31 de diciembre de		
	2019	2018	Variación
	(en millones de pesos)		
<b>Otra Información Financiera:</b>			
Flujos netos de efectivo de actividades de operación	\$11,152.0	\$2,226.0	401.0%
Flujos de efectivo utilizados en actividades de inversión	(\$4,010.3)	(\$2,297.6)	74.5%
Flujos de efectivo utilizados en actividades de financiamiento	(\$7,880.8)	(\$1,586.3)	396.8%
Margen de Operación (1)	4.0%	0.00%	4.0 pp
UAFIDAR (2)	\$14,946.1	\$12,566.2	18.9%
Margen UAFIDAR	21.7%	17.9%	3.9 pp

- (1) El margen de operación representa el ingreso operativo dividido con los ingresos.

La siguiente tabla presenta una reconciliación de nuestra utilidad neta a UAFIDA y UAFIDAR para los periodos señalados:

	Al 31 de diciembre de		
	2019	2018	2017
	(en millones de Pesos)		
Pérdida neta del año	(\$2,368.9)	(\$1,878.5)	(\$69.1)
Impuestos a la utilidad	(\$953.8)	(\$1,252.1)	(\$68.1)
Depreciación y amortización	\$11,941.7	\$4,800.2	\$4,170.7
Total, de costos financieros	\$6,097.1	\$3,139.3	\$3,261.1
UAFIDA	\$14,716.1	\$4,808.8	\$7,294.6
Dividendos y/o reembolsos de capital de subsidiarias	\$635.9	\$362.2	\$265.9
Renta de equipo de vuelo	\$230.0	\$7,757.4	\$7,541.8

Al 31 de diciembre de

	2019	2018	2017
<b>Información de Operación:</b>			
Pasajeros pagados (1).....	20,689	21,878	20,666
Pasajeros pagados nacionales (1).....	13,113	13,812	13,194
Pasajeros pagados internacionales (1) .....	7,576	8,066	7,472
Total, ASKs (2).....	51,157	52,934	48,906
ASKs itinerario (3).....	51,156	52,928	48,874
ASKs itinerario nacionales (3).....	14,322	15,072	14,801
ASKs itinerario internacionales (3) .....	36,834	37,856	34,073
RPKs (4).....	42,470	43,438	39,836
RPKs itinerario (4).....	42,470	43,435	39,816
RPKs itinerario nacionales (4).....	11,603	12,479	12,069
RPKs programados internacionales (5) .....	30,867	30,957	27,747
Factor de Ocupación (6).....	83.0%	82.1%	81.5%
Factor de Ocupación nacional (6) .....	81.0%	82.8%	81.5%
Factor de Ocupación internacional (6).....	83.8%	81.8%	81.4%
RASK (7) .....	1.34	1.33	1.26
PRASK (8).....	1.14	1.12	1.07
Yield .....	1.40	1.39	1.34
CASK (9) .....	1.30	1.32	1.22
CASK sin combustible .....	0.92	0.94	0.91
Litros de combustible consumido (millones) .....	1,707.6	1,761.2	1,661.5
Número de empleados al final del periodo.....	16,660	15,856	15,300
Total, de Horas Calzo (10) .....	547,665	579,908	551,680
Promedio diario de uso de aeronaves (11).....	12.5	12.5	12.3
Promedio de salidas diarias (12).....	571	589	589
Número de aeronaves el final del periodo.....	125	130	131

- (1) El número total de pasajeros pagados (incluyendo todos los pasajeros que cambien Puntos Premier y otros premios de viaje) volados en todos los segmentos de vuelo, incluyendo vuelos *chárteres*, expresado en miles.
- (2) La capacidad de asientos en una aeronave en todos los segmentos de vuelos, incluyendo vuelos *chárteres*, multiplicada por el número de kilómetros que los asientos son volados en millones. Esta métrica es un indicador de la capacidad de la aerolínea.
- (3) La capacidad de asientos en una aeronave en todos los segmentos de vuelo programados, multiplicada por el número de kilómetros que los asientos son volados en millones.
- (4) Número de kilómetros volados por pasajeros pagados en todos los segmentos de vuelo, incluyendo vuelos *chárteres*, expresado en millones.
- (5) Número de kilómetros volados por pasajeros pagados en todos los segmentos de vuelo programado expresando en millones.
- (6) Porcentaje de asientos en aeronave efectivamente ocupados en vuelos, calculado al dividir RPKs entre ASKs.
- (7) El total de ingresos (en Pesos) dividido entre el número total de ASKs
- (8) El total de ingresos de por pasajeros (en Pesos) dividido entre el número total de ASKs de itinerario
- (9) El total de gastos de operación por costos relacionados con aeronaves de pasajeros (en Pesos) dividido entre el número total de ASKs.
- (10) El número de horas desde que la aeronave se mueve a la pista de salida en un vuelo pagado hasta que sea estacionado en la sala del aeropuerto de llegada.
- (11) El número promedio de Horas Calzo operadas por día por aeronave para toda la flota de aeronaves.
- (12) El número promedio de Salidas por día durante el período del 1 de enero al 31 de diciembre de cada año.

**(B) Información Financiera por Línea de Negocio, Zona Geográfica y Ventas**

A continuación, se presenta una tabla con los ingresos y utilidad de operaciones de la Compañía por área geográfica de acuerdo a las normas de información financieras aplicables durante los últimos dos ejercicios<sup>15</sup>:

<sup>15</sup> De acuerdo con la Nota 9 de los Estados Financieros Auditados el ingreso doméstico se conforma de ingresos generados en México y los ingresos internacionales se conforman de ingresos provenientes de Norte, Centro y Sudamérica, así como Europa y Asia.

Por el Año Terminado el 31 de diciembre de

	2019		2018			2017		
	Ingresos	(% del total de ingresos)	Ingresos	(% del total de ingresos)	Var 2019 vs 2018	Ingresos	(% del total de ingresos)	Var 2018 vs 2017
<b>Domestico</b>	\$25,665	37.3%	\$26,699	38.0%	(3.9) %	\$26,276	42.8%	1.6%
<b>Internacional</b>	\$43,101	62.7%	\$43,565	62.0%	(1.1) %	\$35,105	57.2%	24.1%
<b>Total</b>	<b>\$68,766</b>	<b>100%</b>	<b>\$70,264</b>	<b>100.0%</b>	<b>(2.1) %</b>	<b>\$61,381</b>	<b>100.0%</b>	<b>14.5%</b>

Los ingresos domésticos representaron 37.3% de los ingresos totales en 2019 y el 38.0% de los ingresos totales en 2018. Las operaciones internacionales, consisten en vuelos entre México y Norteamérica, Europa, Centro y Sudamérica y Asia, generando 62.7% en el 2019 en comparación con el 62.0% de los ingresos totales en 2018. Atendimos 17 destinos en Estados Unidos y 3 en Canadá al 31 de diciembre de 2019. Europa y Asia es nuestro segundo mercado más grande para operaciones internacionales. Atendimos 5 destinos en Europa y 2 en Asia al 31 de diciembre de 2019.

### (C) Información de Créditos Relevantes

La siguiente tabla resume nuestras obligaciones y compromisos contractuales importantes al 31 de diciembre de 2019:

	Pagos Debidos por Periodo			Total
	Menos de 1 año	De 1-4 años	De 5 años en adelante	
	(en millones de Pesos)			
Créditos y Préstamos <sup>(1)</sup>	\$7,463,565	\$9,566,304	-	\$17,029,869
Arrendamientos <sup>(2)</sup>	\$8,165,337	\$22,829,436	\$15,396,032	\$46,390,805
Compromisos para la Compra de Aeronaves <sup>(3)</sup>	\$7,385,610	\$27,199,427	-	\$34,585,037
Total de obligaciones y compromisos contractuales	\$23,014,512	\$59,595,167	\$15,396,032	\$98,005,711

- (1) Consiste en pagos futuros estimados de amortización en nuestros créditos y préstamos, calculado en base a tipos de cambio aplicables al 31 de diciembre de 2019 y asumiendo que todos las amortizaciones y pagos al vencimiento en nuestra deuda de largo plazo serán realizados en las fechas de pago programadas. Nota 21
- (2) Consiste en montos determinados con base en los Arrendamientos financieros y los arrendamientos operativos. Nota 21
- (3) Consiste en pagos a ser realizados para aeronaves y motores de conformidad con contratos obligatorios que señalan todos los términos significativos, incluyendo cantidades fijas o mínimas a ser compradas; provisiones de precio fija, mínima y variable; y los tiempos aproximados de la operación. Nota 32

La empresa se encuentra al corriente de sus pagos. Ver Sección “(3) La Emisora – (b) Descripción del Negocio – (xi)Procesos Judiciales, Administrativos o Arbitrales” y ver “nota 31 – Contingencias(a) (b)” de los estados financieros consolidados auditados de la compañía para información adicional, ubicada en la Sección “(7) Anexos –(a)Estados Financieros Consolidados Auditados”.

#### **Créditos y Préstamos**

Al 31 de diciembre de 2019, el total de créditos y préstamos vigentes sobre una base consolidada denominada en pesos fue de \$35,411.3 millones de pesos, consistentes en \$4,598.1 millones de créditos y préstamos de corto plazo (o 13.0% del total de créditos y préstamos), y \$30,813.0 millones de créditos y préstamos de largo plazo (un 87.0% del total de créditos y préstamos).

Sobre una base consolidada, nuestros adeudos financieros denominados en Pesos al 31 de diciembre de 2019 fueron de \$9,857.0 millones y nuestros adeudos denominados en moneda extranjera equivalentes en pesos fueron de \$25,554.3 millones.

Al 31 de diciembre de 2019 el 32.3% de nuestra deuda financiera devengó intereses a tasas variables.

#### **Créditos y Préstamos de Corto Plazo**

Nuestros créditos y préstamos de corto plazo consolidados, incluyendo la porción corriente de nuestros créditos y préstamos de largo plazo, representan \$4,598.1 millones al 31 de diciembre de 2019.

#### **Certificados Bursátiles de Corto Plazo en el mercado mexicano**

En junio de 2017, se concluyó exitosamente el cierre de libro de la primera y segunda emisión de Certificados Bursátiles de Corto Plazo (CEBURES) en la Bolsa Mexicana de Valores por un monto total de \$1,000 millones de pesos entre ambas emisiones, bajo el amparo de un programa total autorizado de hasta \$2,000 millones de pesos. Durante el 2017 y 2018 se realizaron en total dieciocho emisiones bajo el amparo de dicho programa. En marzo del 2019 se amplió el programa por un monto total de hasta \$3,000 millones de pesos. Durante 2019 se realizaron doce emisiones bajo el amparo de dicho programa para renovar los vencimientos de las emisiones del 2018. Al 31 de diciembre de 2019, el saldo insoluto emitido es de \$2,562 millones de pesos al amparo del programa total autorizado.



Los recursos obtenidos son destinados para propósitos corporativos como la sustitución de pasivos de corto plazo y requerimientos de capital de trabajo. Los CEBURES cuentan con una calificación de HR2 y 1/M por las agencias calificadoras HR y Verum, respectivamente.

#### ***Líneas de Crédito de corto plazo***

Al 31 de diciembre de 2019, tenemos un saldo dispuesto por concepto de dos líneas de crédito de corto plazo sin garantía con Actinver y BBVA por \$100 y \$180 millones de pesos respectivamente. Los créditos devengan intereses mensualmente y el principal es pagado en su totalidad al vencimiento.

#### ***Créditos y Préstamos de Largo Plazo***

Nuestros principales créditos de largo plazo se describen a continuación.

#### ***Línea de crédito BNDES***

En febrero de 2011, se obtuvo una línea de crédito con Banco Nacional de Desenvolvimiento Económico e Social, o BNDES, conforme a la cual BNDES acordó otorgar créditos hasta por el monto total de principal de \$314.0 millones de dólares en dos partes: (1) \$282.8 millones de dólares para financiar parcialmente nuestro pago anticipado de renta básica conforme a arrendamientos financieros para 10 aeronaves E190, y (2) \$31.2 millones de dólares para financiar comisiones de garantía relacionadas con este crédito. Se han realizado 10 disposiciones en esta línea de crédito, cada una parcialmente financiando el precio de compra de una aeronave E190 entregada en 2011 o 2012. El crédito inicial de la línea de crédito devenga intereses pagaderos trimestralmente. El principal de cada préstamo al amparo de esta línea de crédito es pagadero en 48 plazos trimestrales con un vencimiento final a 12 años a partir de la fecha de disposición del préstamo. Al 31 de diciembre de 2019, el monto de principal total insoluto de esta línea de crédito equivalente en pesos fue de 1,919.52 millones.

#### ***Arrendamiento Financiero de 2012***

De agosto de 2012 a octubre de 2012, se celebró un arrendamiento financiero y ciertos suplementos al arrendamiento con un vehículo de objeto especial constituido por el estructurador del financiamiento para adquirir tres nuevas aeronaves B737-800. El vehículo de objeto especial arrienda las aeronaves a nuestra compañía conforme a contratos de arrendamiento que establecen pagos mensuales denominados en Pesos durante la vigencia del arrendamiento con una opción de compra para adquirir las aeronaves una vez terminado el arrendamiento (que es la fecha en que vence el crédito correspondiente) por un monto nominal. Los pagos de rentas coinciden con los pagos de principal e intereses debidos conforme a los contratos de crédito relacionados.

La obligación de la sociedad de objeto limitado de pagar principal e intereses conforme al contrato de crédito está garantizada por Ex-Im Bank, y nuestra compañía, y nuestra obligación de realizar pagos conforme al arrendamiento financiero está garantizada por Ex-Im Bank. Los créditos bajo este contrato son pagaderos en Pesos, pero en caso de un incumplimiento seguido de un pago por Ex-Im Bank conforme a su garantía, Ex-Im Bank podrá requerir que nuestras obligaciones bajo nuestra garantía sean liquidadas en Dólares. Cada uno de los créditos vence 12 años después de su otorgamiento y es pagadero trimestralmente<sup>16</sup>. Al 31 de diciembre de 2019, se registró una obligación de \$772.8 millones de pesos en relación con los pagos restantes debidos conforme a los arrendamientos financieros de las tres aeronaves.

Conforme a cada uno de estos contratos de arrendamiento financiero, estamos sujetos a ciertos requerimientos, incluyendo (1) restricciones en gravámenes que podemos incurrir en las aeronaves; (2) el mantenimiento del registro, licencias y autorizaciones requeridas por la autoridad de aviación correspondiente y la realización de todos los pagos relacionados; (3) el dar servicio a las aeronaves conforme a los programas de mantenimiento aplicables; (4) el mantenimiento de seguros sobre el equipo en los montos y con las

---

<sup>16</sup> El arrendamiento financiero en referencia cuenta con un instrumento financiero derivado SWAP contratado sobre la tasa TIIE (Tasa Interna Interbancaria de Equilibrio) como medida de cobertura de riesgo a un alza en las tasas de interés.

coberturas que se señalan en cada contrato; (5) la entrega de cierta información financiera y de utilización al arrendador; (6) restricciones en los subarrendamientos de las aeronaves; (7) restricciones a fusiones y cambios de control; y (8) el dar al arrendador acceso para inspeccionar las aeronaves arrendadas.

#### ***Certificados Bursátiles en el mercado mexicano***<sup>17</sup>

En diciembre de 2013, se constituyó un fideicomiso irrevocable con Deutsche Bank México como fiduciario, a través del cual se colocaron y vendieron exitosamente en la BMV Certificados Bursátiles Fiduciarios por \$1,500 millones de pesos. Esta emisión inicial fue calificada como “AA+” (E) por HR Ratings, y fue realizada al amparo de un programa de Certificados Bursátiles Fiduciarios de hasta \$5,000 millones de pesos, respaldado por los flujos de efectivo provenientes de pagos por las ventas de boletos en agencias de viajes y oficinas propias hechos con tarjetas de crédito VISA y MasterCard en México. En mayo 2014 se realizó una reapertura de la primera emisión por \$1,500 millones de pesos adicionales bajo el amparo del mismo programa de CEBURES. Los Certificados Bursátiles Fiduciarios (listados con la clave de pizarra AERMxCB13) tenían un vencimiento de cinco años, sin embargo, en septiembre de 2017 se llevó a cabo la Amortización Total Anticipada Voluntaria de los mismos. En septiembre de 2015 se realizó una segunda emisión de certificados por \$2,000 millones de pesos adicionales, completando así los \$5,000 millones de pesos del programa. Los Certificados Bursátiles Fiduciarios estaban listados con la clave de pizarra AERMxCB15 y tenían un vencimiento de cinco años a partir de la segunda emisión. En septiembre de 2017 se realizó una tercera emisión de certificados por \$3,000 millones de pesos adicionales, ampliando el programa a un total de \$7,000 millones de pesos y quedando con un saldo de \$5,000 millones de pesos. Los Certificados Bursátiles Fiduciarios están listados con clave de pizarra AERMxCB17 y tienen un vencimiento de cinco años a partir de la tercera emisión. En junio de 2019 se realizó una cuarta emisión de certificados por \$2,650 millones de pesos adicionales. Los Certificados Bursátiles Fiduciarios están listados con clave de pizarra AERMxCB19 y tienen un vencimiento de cinco años a partir de la cuarta emisión. Los recursos obtenidos por la emisión fueron empleados para el prepagó de la serie AERMxCB15, fortalecer nuestra liquidez y para el pago anticipado de deuda contratada en términos menos favorables y usos corporativos generales. Al 31 de diciembre de 2019 se registra una obligación de \$5,640 millones de pesos en relación con el pago de estos certificados bursátiles.

#### ***Bono garantizado por el US Ex-Im Bank***

En marzo de 2015, se emitieron Notas garantizadas en el mercado de capitales de EUA a una tasa fija por 12 años, resultando en un Bono por un importe de \$195.8 millones de dólares con vencimiento el 14 de enero de 2027 a través de un vehículo de propósito específico. El pago del principal y los intereses sobre las Notas está garantizado por el banco estadounidense Export-Import Bank (“Ex-Im Bank”). Se destinaron los recursos obtenidos por dicha oferta al refinanciamiento de dos aeronaves Boeing 787-8 que se recibieron en diciembre de 2014 y febrero de 2015, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2019 se registra una obligación equivalente en pesos de \$2,231.8 millones en relación con los pagos restantes de esta emisión del bono.

#### ***Crédito simple garantizado por el US Ex-Im Bank***

En abril de 2015, se desembolsó un crédito por \$4.2 millones de dólares y vencimiento en noviembre de 2019. En septiembre de 2016 se realizó una segunda disposición de la línea de crédito por \$0.8 millones de dólares con vencimiento en noviembre de 2020. El pago del principal y los intereses del crédito están garantizados por el banco estadounidense Export-Import Bank (“Ex-Im Bank”). Se destinaron los recursos obtenidos por dicha oferta a la compra de equipo de apoyo para aeropuertos. Al 31 de diciembre de 2019, el monto de principal total insoluto de esta línea de crédito equivalente en pesos fue de \$3.2 millones.

#### ***Financiamiento de PDP’s***

En marzo de 2016 se obtuvo una línea de crédito por \$174.3 millones de dólares para el financiamiento de PDP’s (“Pre-Delivery Payments”) de tres aeronaves Boeing B737-9, dos aeronaves Boeing B787-9 y una

---

<sup>17</sup> Los certificados bursátiles cuentan con cobertura de tasas de interés para las dos emisiones vigentes. La tercera emisión tiene una cobertura con un instrumento derivado tipo SWAP, el cual fija la tasa TIE en 6.79% y de la misma manera, la cuarta emisión tiene una cobertura con un instrumento derivado tipo SWAP, el cual fija la tasa TIE en 7.72%.

aeronave Boeing B737-8. Las disposiciones del crédito ocurren de acuerdo a un calendario de pagos establecido por Boeing, y las fechas de vencimiento son a la entrega de cada aeronave. El crédito devenga intereses de manera trimestral. En julio de 2017 se realizó un pago anticipado de un B737-8, en diciembre de 2017 un pago de B787-9 y en enero de 2018 se realizó un pago de un B787-9. Al 31 de diciembre de 2019, el monto principal total insoluto de esta línea de crédito equivalente en pesos fue de \$1,392.9 millones.

#### ***Créditos Garantizados y Arrendamientos Financieros de Aeronaves de 2015.***

En marzo y diciembre de 2015, Aerovías de México, S.A. de C.V. celebró ciertas compraventas, créditos, prendas, hipotecas, así como la constitución de tres vehículos de propósito específico de los cuales resulta beneficiario, para adquirir tres aeronaves usadas B737-7 juntos con sus motores. Dichos vehículos comprenden fideicomisos estadounidenses que ostentan la propiedad de las aeronaves y de los cuales Aeroméxico es el beneficiario. La estructura comprende contratos de crédito para la adquisición de dichas Aeronaves garantizando dicho crédito mediante prendas sobre los derechos como beneficiario bajo los mencionados fideicomisos e hipotecas, Aeroméxico es responsable de efectuar los pagos de principal e intereses debidos conforme a los contratos de crédito mencionados. Los créditos bajo estos contratos son pagaderos en Dólares. En julio y septiembre de 2019, se refinanciaron ambos contratos de crédito quedando cada uno con un vencimiento de 4 años después de su otorgamiento y son pagaderos trimestralmente. Al 31 de diciembre de 2019, se registra una obligación equivalente en pesos de \$423.7 millones.

Conforme a cada uno de estos contratos, estamos sujetos a ciertos requerimientos durante la vigencia de los mismos, incluyendo enunciativa pero no limitativamente (1) restricciones en gravámenes que podemos incurrir en las aeronaves; (2) el mantenimiento del registro, licencias y autorizaciones requeridas por la autoridad de aviación correspondiente y la realización de todos los pagos relacionados; (3) el dar servicio a las aeronaves conforme a los programas de mantenimiento aplicables; (4) el mantenimiento de seguros sobre el equipo en los montos y con las coberturas que se señalan en cada contrato; (5) la entrega de cierta información financiera y de utilización; (6) restricciones en los subarrendamientos de las aeronaves; (7) restricciones a fusiones y cambios de control; y (8) el dar acceso para inspeccionar las aeronaves arrendadas.

#### ***Crédito de mediano plazo garantizado por el US Ex-Im Bank***

En septiembre de 2016, se desembolsó un crédito por \$7.1 millones de dólares amortizaciones trimestrales y vencimiento en octubre 2018. En junio de 2017 se realizaron dos desembolsos adicionales por un total de \$3.0 millones de dólares con vencimiento en julio de 2019 y mayo de 2020. En diciembre de 2017 se realizó un desembolso más por un total de \$2.7 millones de dólares con vencimiento en septiembre de 2020. El pago del principal y los intereses del crédito están garantizados por el banco estadounidense Export-Import Bank (“Ex-Im Bank”). Los recursos obtenidos por dicho crédito se destinaron a la compra de refacciones y otros bienes y servicios relacionados con aviones elegibles de financiamiento para Ex-Im. Durante 2018 se realizaron cuatro desembolsos a la línea de crédito por \$14.0 millones de dólares. Al 31 de diciembre 2019, el monto de principal total insoluto de esta línea de crédito equivalente en pesos es de \$146.7 millones.

#### ***Crédito de mediano plazo garantizado por la ECA Suiza SERV***

En septiembre de 2017, se desembolsó un crédito por \$40.2 millones de dólares con amortizaciones trimestrales y vencimiento en diciembre de 2018. El pago del principal y los intereses del crédito están garantizados por la ECA suiza Swiss Export Risk Insurance “SERV”. Los recursos obtenidos por dicho crédito se destinaron a la reparación de motores CFM 56. Durante el primer semestre de 2018 se realizaron dos disposiciones a la línea de crédito por \$32.0 millones de dólares. Al 31 de diciembre 2019, el monto de principal total insoluto de esta línea de crédito equivalente en pesos es de \$360.0 millones.

#### ***Bono garantizado por el US Ex-Im Bank***

En julio de 2013, se emitieron Notas garantizadas en el mercado de capitales de EUA a una tasa fija por 12 años, resultando en un Bono por un importe de \$117.40 millones de dólares con vencimiento en julio de 2025 a través de un vehículo de propósito específico. El pago del principal y los intereses sobre las Notas está garantizado por el banco estadounidense Export-Import Bank (“Ex-Im Bank”). Se destinaron los recursos obtenidos por dicha oferta al refinanciamiento de tres aeronaves Boeing 737-8. Al 31 de diciembre de 2019 se registra una obligación equivalente en pesos de \$1,147.10 millones en relación con los pagos restantes de esta emisión del bono.

***Crédito privado sindicado respaldado con los derechos de cobro American Express.***

En octubre de 2016, se constituyó un fideicomiso irrevocable con Deutsche Bank México como fiduciario, a través del cual se dispuso de un crédito sindicado por un monto de \$300 millones de dólares. El crédito está respaldado por los derechos de cobro provenientes de pagos por las ventas de boletos en dólares originadas en Estados Unidos y por las ventas originadas en pesos en México de cualquier tarjeta de crédito American Express, o sus subsidiarias y afiliadas. El crédito tiene un vencimiento de cinco años a partir de la disposición de los fondos. En junio de 2018, se realizó un incremento adicional al préstamo original por \$150 millones de dólares con las mismas condiciones del crédito original con vencimiento en 2023. Al 31 de diciembre de 2019, se tiene un saldo insoluto equivalente en pesos de \$5,423.5 millones.

***Arrendamiento financiero de 2018***

Durante 2017 y 2018, la compañía continuó diversificando sus fuentes de financiamiento y obtuvo acceso a términos financieros muy competitivos. Las entregas de B787-9 que se tuvieron en estos años de la orden que tiene Aeroméxico con Boeing se financiaron con *Japanese Operating Leases with Call Option* (JOLCO).

El JOLCO es una transacción de arrendamiento que ofrecen entidades japonesas, la cual usualmente otorga un 100% de financiamiento para aviones nuevos y tiene un plazo mínimo de arrendamiento de 10 años. En un JOLCO el avión es comprado por un inversionista japonés, el cual fondea entre el 20%-30% del costo de adquisición del avión, convirtiéndose en el dueño del mismo mediante una compañía de propósito específico. Un banco internacional con capacidad de préstamo dentro de Japón financia el balance restante del precio de compra del avión (aproximadamente entre 70%-80%), quedando el avión como garantía de este préstamo. El JOLCO contempla una opción de compra, la cual se espera, por parte del arrendador y el arrendatario, que se ejerza en todos los casos. Estas transacciones se registran contablemente como arrendamiento financiero.

Al 31 de diciembre de 2019, el monto principal total insoluto equivalente en pesos es de \$11,689.9 millones en relación con los créditos de cinco aeronaves.

***Crédito de mediano plazo garantizado por el US Ex-Im Bank***

En junio de 2019, se desembolsó un crédito por \$188.27 millones de pesos con amortizaciones trimestrales y vencimiento en septiembre 2021. El pago del principal y los intereses del crédito están garantizados por el banco estadounidense Export-Import Bank (“Ex-Im Bank”). Los recursos obtenidos por dicho crédito se destinaron a la reparación de motores CFM56. Al 31 de diciembre 2019, el monto de principal total insoluto del crédito es de \$131.79 millones de pesos.

***Financiamiento de Simulador***

En noviembre 2019, se desembolsó un crédito por \$10.4 millones de dólares con amortizaciones trimestrales y vencimiento en noviembre 2029. Los recursos obtenidos por dicho crédito se destinaron para la compra de un simulador Boeing 737 MAX. Al 31 de diciembre 2019, el monto del principal total insoluto del crédito equivalente en pesos es de \$195.3 millones.

***Crédito garantizado por la ECA Alemana HERMES***

En diciembre de 2019, se obtuvo una línea de crédito por \$27.9 millones de dólares con amortizaciones trimestrales y vencimiento en junio 2024. El pago del principal y los intereses del crédito están garantizados por la ECA alemana Euler Hermes AG. Los recursos obtenidos por dicho crédito se destinaron a la reparación de motores CF34-10E6. Durante el segundo semestre de 2019 se realizaron dos disposiciones por el monto total de la línea de crédito. Al 31 de diciembre 2019, el monto de principal total insoluto de esta línea de crédito equivalente en pesos es de \$514.5 millones.

***Crédito de mediano plazo garantizado por el US Ex-Im Bank***

En diciembre de 2019, se desembolsó un crédito por \$469.8 millones de pesos con amortizaciones trimestrales y vencimiento en agosto 2022. El pago del principal y los intereses del crédito están garantizados por el banco estadounidense Export-Import Bank (“Ex-Im Bank”). Los recursos obtenidos por dicho crédito se destinaron a la reparación de motores CFM56. Al 31 de diciembre 2019, el monto de principal total insoluto del crédito es de \$469.8 millones de pesos.

### ***Notas Senior emitidas por Aeroméxico<sup>18</sup>***

En enero de 2020, Aeroméxico emitió Notas Senior en los Estados Unidos de América bajo la Regla 144 A de la Ley de Valores de 1933 de Estados Unidos de América y fuera de dicho país bajo la Regulación S de la Ley de Valores, a una tasa fija de 7%, por un importe de \$400 millones de dólares y con vencimiento en febrero de 2025. Las Notas están garantizadas por Grupo Aeroméxico y cotizan en la Bolsa de Valores de la República de Singapur (“SGX”). Se destinaron los recursos obtenidos al pago de deuda de corto plazo, gastos de capital relacionados con financiamiento, mantenimiento y operación de flota y propósitos corporativos generales. A la fecha del presente Reporte Anual, se registra una obligación equivalente en pesos de \$5,640,643 millones en relación con los pagos restantes de las Notas Senior.

### ***Arrendamientos Operativos de Aeronaves***

Arrendamos 95 aeronaves de nuestra flota, a través de contratos de arrendamiento operativos a largo plazo al 31 de diciembre de 2019. Nuestros contratos de arrendamiento operativos de aeronaves generalmente tienen un vencimiento que puede ir desde los 2 hasta los 12 años. Algunos de estos arrendamientos requieren que realicemos pagos mensuales por el uso de la aeronave y todos requieren que paguemos los seguros, impuestos y el mantenimiento de la aeronave. Negociamos estos contratos caso por caso con respecto a las condiciones de entrega y devolución de la aeronave y creamos reservas contra nuestros costos esperados para el mantenimiento necesario y otros trabajos para cumplir con estas obligaciones de devolución.

Nuestras obligaciones conforme a los arrendamientos operativos de nuestras aeronaves están garantizadas generalmente con cartas de crédito o depósitos en garantía en efectivo que pueden ser devueltos una vez devueltas las aeronaves. Conforme a estos contratos, estamos sujetos a varias obligaciones, que pueden incluir: (1) el pago de reservas mensuales de mantenimiento que, a su vez, son puestas a nuestra disposición por los arrendadores para reembolsar algunos de nuestros gastos de mantenimiento; (2) restricciones en los gravámenes que podemos constituir sobre las aeronaves; (3) el mantenimiento del registro, licencias y autorizaciones requeridas por la autoridad de aviación correspondiente y la realización de todos los pagos relacionados; (4) el dar servicio a las aeronaves conforme a los programas de mantenimiento aplicables; (4) el mantenimiento de seguros sobre el equipo en los montos y con las coberturas que se señalan en cada contrato; (5) la entrega de cierta información financiera y de utilización al arrendador; (6) restricciones en el subarrendamiento de las aeronaves; (7) restricciones para llevar a cabo fusiones y cambios de control; y (8) el dar al arrendador acceso para inspeccionar las aeronaves arrendadas.

### **(D) Comentarios y Análisis de la Administración Sobre los Resultados de Operación y Situación Financiera de la Emisora**

El siguiente análisis de nuestra situación financiera y resultados de operaciones debe ser leído junto con nuestros estados financieros auditados consolidados al 31 de diciembre 2019, 2018 y 2017 y por los años terminados en esas fechas. Nuestros estados financieros consolidados anuales y las notas a los mismos por los años terminados el 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017 se prepararon de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (“NIIF”), emitidas por el Consejo Internacional de Normas de Información Financiera (“IASB” por sus siglas en inglés). La designación NIIF incluye todas las normas emitidas por el IASB y sus interpretaciones relacionadas, promulgadas por el Comité de Interpretaciones de Normas de Información Financiera (IFRIC por sus siglas en inglés) vigentes al 31 de diciembre de 2019; incluidos en la Sección “(7) Anexos – (a) Estados Financieros Consolidados Auditados”; y se pueden consultar a través de la página de Internet de la *BMV*, [www.bmv.com.mx](http://www.bmv.com.mx) o en la página de Internet de Grupo Aeroméxico en la sección de Relación con Inversionistas: [www.aeromexico.com](http://www.aeromexico.com). Nuestros resultados reales pueden diferir significativamente de los discutidos en las declaraciones en tiempo futuro como resultado de varios factores, incluyendo los establecidos en la Sección “(1) Información General – (c) Factores de Riesgo”.

## Resultados de Operación 2019 en comparación con 2018

### (i) Año Terminado el 31 de diciembre de 2019 en Comparación con el Año Terminado el 31 de diciembre de 2018.

La siguiente tabla señala los componentes de nuestro estado consolidado de resultados, así como la variación de porcentaje del año anterior.

	2019	2018	Variación	Variación
	(en millones de Pesos)			
Ingresos de operación.....	\$68,766.0	\$70,264.0	(\$1,498.0)	(2.1%)
Gastos operativos.....	(\$65,991.6)	(\$70,255.5)	(\$4,263.9)	(6.1%)
Utilidad de operación.....	\$2,774.4	\$8.6	\$2,765.8	N.A. <sup>19</sup>
Total costos financieros .....	(\$6,097.1)	(\$3,139.3)	\$2,957.8	94.2%
Pérdida antes del impuesto a la utilidad .....	(\$3,222.7)	(\$3,130.7)	\$92.0	2.9%
Impuestos a la utilidad .....	(\$953.8)	(\$1,252.2)	\$298.4	(23.8%)
Pérdida neta del año .....	(\$2,368.9)	(\$1,878.5)	\$490.4	26.1%

### Ingresos de operación

La siguiente tabla señala los componentes de nuestros ingresos consolidados, así como la variación de porcentaje del año anterior, para los años terminados el 31 de diciembre de 2019 y 2018.

	Al 31 de diciembre de			
	2019	2018	Variación	Variación
	(en millones de Pesos)			
Pasajeros tarifa.....	\$63,408.0	\$64,530.5	(\$1,122.5)	(1.7%)
Carga.....	\$4,223.9	\$4,701.3	(\$477.4)	(10.2%)
Otros.....	\$1,134.1	\$1,032.2	\$101.9	9.9%
Total, de ingresos de operación.....	\$68,766.0	\$70,264.0	(\$1,498.0)	(2.1%)

El ingreso total para el período terminado el 31 diciembre de 2019 se ubicó en \$68,766 millones de pesos, una disminución de 2.1% o \$1,498 millones de pesos con respecto del mismo período de 2018. Esta variación se debió principalmente a los siguientes factores:

- *Ingresos pasaje por Tarifa:* Los ingresos pasaje por tarifa incluyendo ingresos complementarios, los cuales representan servicios adicionales relacionados al servicio de transporte aéreo; disminuyeron en 1.7% o \$1,122.5 millones de pesos a \$63,408.0 millones de pesos al cierre de 2019 de \$64,530.5 millones de pesos al cierre de 2018. Esta disminución principalmente como resultado de la disminución de capacidad derivada de la suspensión temporal de operaciones de las aeronaves Boeing 737 MAX y la apreciación del tipo de cambio. Consulte la Sección “(1) Información General – (c) Factores de Riesgo”.
- *Carga:* Los ingresos de carga disminuyeron en 10.2% o \$477.4 millones de pesos a \$4,223.9 millones de pesos al cierre de 2019 de \$4,701.3 millones de pesos al cierre de 2018, principalmente como resultado de la debilidad de ciertos mercados de largo alcance; particularmente Asia.
- *Otros Ingresos:* Otros ingresos no relacionados con ingresos pasaje por tarifa se incrementaron en 9.9% o \$101.9 millones de pesos a \$1,134.1 millones de pesos al cierre de 2019 de \$1,032.2 millones de pesos al cierre de 2018.

<sup>19</sup> NA. Variaciones superiores al 100% en rango total.

## Gastos Operativos

Los gastos totales ascendieron a \$65,991.6 millones de pesos para el período terminado el 31 de diciembre 2019, una disminución del disminuyeron 6.1% o \$4,263.8 millones de pesos con respecto del mismo período de 2018. Esta variación se debió principalmente a los siguientes factores:

	Al 31 de diciembre de				
	2019	%	2018	%	Variación
	(en millones de Pesos)				
Fuerza de trabajo .....	\$13,370.3	20.3%	\$13,860.1	19.7%	(3.5) %
Combustible.....	\$19,585.2	29.7%	\$20,235.3	28.8%	(3.2) %
Servicios de tráfico, escala y comunicaciones.....	\$8,592.6	13.0%	\$9,289.2	13.2%	(7.5) %
Venta y administración general .....	\$4,740.5	7.2%	\$4,931.1	7.0%	(3.9) %
Mantenimiento.....	\$4,626.8	7.0%	\$4,952.1	7.1%	(6.6) %
Comisiones a agencias.....	\$1,989.5	3.0%	\$2,215.4	3.2%	(10.2) %
Servicios de pasajeros.....	\$1,825.4	2.8%	\$1,870.2	2.7%	(2.4) %
Participación en los resultados de negocios conjuntos y asociadas	(\$766.7)	-1.2%	\$28.2	0.0%	NA <sup>20</sup>
Otros gastos (ingresos), neto .....	(\$143.7)	-0.2%	\$316.1	0.5%	N.A. <sup>21</sup>
Renta de equipo de vuelo .....	\$230.0	0.4%	\$7,757.4	11.0%	(97.0) %
Depreciación y amortización.....	\$11,941.7	18.1%	\$4,800.2	6.8%	N.A. <sup>22</sup>
Total, de gastos de operación.....	\$65,991.6	100.00%	\$70,255.5	100.00%	(6.1) %
Combustible.....	\$19,585.2	29.7%	\$20,235.3	28.8%	(3.2) %
Total, de gastos de operación excluyendo combustible	\$46,406.4	70.3%	\$50,020.1	71.20%	(7.2) %

- *Fuerza de trabajo:* Los gastos por fuerza de trabajo disminuyeron 3.5% o \$489.8 millones de pesos de \$13,860.1 al cierre de 2018 a \$13,370.3 al cierre de 2019, principalmente como resultado de la reducción de capacidad en 3.4% al cierre de 2019.
- *Combustible:* Los gastos de combustible disminuyeron en 3.2% o \$650.1 millones de pesos de \$20,235.3 millones de pesos al cierre de 2018 a \$19,585.2 millones de pesos al cierre de 2019. Lo anterior, como consecuencia de la disminución de los precios del combustible en pesos de 4.6% año contra año y la reducción de capacidad.
- *Servicios de tráfico, escala y comunicaciones:* Los gastos de servicios de tráfico, escala y comunicaciones disminuyeron 7.5% o \$696.6 millones de pesos de \$9,289.2 millones de pesos al cierre de 2018 a \$8,592.6 millones de pesos al cierre de 2019, principalmente como resultado de la reducción de capacidad en el período, derivada de la suspensión temporal de operaciones de los equipos Boeing 737 MAX (6 equipos en suspensión de operaciones desde marzo de 2019).
- *Venta y administración general:* Los gastos de Venta y administración general disminuyeron 3.9% o \$190.6 millones de pesos de \$4,931.1 millones de pesos en 2018 a \$4,740.5 millones de pesos en 2019, principalmente como resultado de la reducción de capacidad por la suspensión temporal de operaciones de los Boeing 737 MAX, así como cambios en los canales de distribución, con una mayor proporción de nuestros clientes reservando sus billetes a través de nuestro ecosistema digital ( página web, app, kioskos).

<sup>20</sup> NA. Variaciones superiores al 100% en rango total.

<sup>21</sup> NA. Variaciones superiores al 100% en rango total.

<sup>22</sup> NA. Variaciones superiores al 100% en rango total.

- *Mantenimiento:* Los costos de mantenimiento disminuyeron 6.6% o \$325.3 millones de pesos de \$4,952.1 al cierre de 2018 a \$4,626.8 millones de pesos al cierre de 2019, reflejando principalmente la estacionalidad del programa de mantenimiento y la depreciación del peso de 0.2% para el año terminado el 31 de diciembre de 2019.
- *Comisiones a agencias:* Los gastos de comisiones a agencias de viajes disminuyeron en 10.2% o \$225.9 millones de pesos de \$2,215.4 millones de pesos al cierre de 2018 a \$1,989.5 millones de pesos al cierre de 2019, principalmente como resultado de la reducción de capacidad por la suspensión temporal de operaciones de los Boeing 737 MAX, así como cambios en los canales de distribución, con una mayor proporción de nuestros clientes reservando sus billetes a través de nuestro ecosistema digital ( página web, app, kioskos).
- *Servicios de pasajeros:* Los gastos de servicios a pasajeros disminuyeron en 2.4% o \$44.8 millones de pesos de \$1,870.2 millones de pesos al cierre de 2018 a \$1,825.4 millones de pesos al cierre de 2019, principalmente como resultado de la reducción de capacidad por la suspensión temporal de operaciones de los Boeing 737 MAX, así como cambios en los canales de distribución, con una mayor proporción de nuestros clientes reservando sus billetes a través de nuestro ecosistema digital (página web, app, kioskos).
- *Participación en los resultados de negocios conjuntos y asociadas:* La participación en negocios conjuntos y asociados se ubicó en \$766.7 millones de pesos para el período terminado el 31 de diciembre de 2019, una mejora con respecto del 2018 principalmente como resultado del ajuste contable no recurrente sin impacto en el flujo de efectivo, derivado de la disminución en el “breakage” del programa Club Premier en 2018. Lo anterior, como resultado de un mayor involucramiento de los clientes de Club Premier en el programa de lealtad, lo que eleva la redención de puntos y, por tanto, fortalece la lealtad a la aerolínea.
- *Renta de Equipo de Vuelo y Depreciación & Amortización:* Los gastos relacionados con Depreciación, Amortización y Rentas disminuyeron en 3.1% o \$385.9 millones de pesos de \$12,557.6 millones de pesos al cierre de 2018 a \$12,171.7 millones de pesos al cierre de 2019, lo anterior, principalmente, como resultado de la implementación del IFRS 16 durante 2019.

#### *UAFIDAR*

La UAFIDA se ubicó en \$14,946.1 millones de pesos al cierre de 2019, un incremento de \$2,380 millones de pesos comparada con el mismo período de 2018. Esto representó un margen UAFIDAR DE 21.7%, una mejora de 3.9 p.p. con respecto de 2018.

#### *Utilidad de Operación*

La Utilidad de Operación totalizó \$2,774. 4 millones de pesos para el año terminado el 31 de diciembre de 2019, para un margen de operación de 4.0% una mejora de \$2,765.8 millones de pesos y 4.0 p.p. con respecto del cierre de 2018.



## Ingresos y Costos Financieros

La siguiente tabla señala los componentes de nuestros otros ingresos (costos) financieros, netos consolidados, así como la variación de porcentaje del año anterior, para los años terminados el 31 de diciembre de 2019 y 2018.

	Al 31 de diciembre de		
	2019	2018	Variación
(en millones de Pesos, excepto porcentajes)			
Ingresos financieros.....	\$217.2	\$508.7	(57.3%)
Costos financieros.....	(\$6,314.3)	(\$3,647.9)	73.0%
Costo financiero, neto.....	(\$6,097.1)	(\$3,139.3)	94.2%

### Costo Financiero Neto

El costo financiero neto total para el período terminado el 31 de diciembre de 2019 se ubicó en \$6,097.1 millones en comparación al mismo período de 2018, principalmente debido al costo de intereses sobre los arrendamientos debido a la adopción de la NIIF 16 en enero 1, 2019, valoración de pérdidas financieras derivadas del mercado al mercado y pérdidas cambiarias netas.

### Impuestos a la Utilidad

La tasa del impuesto a la utilidad corporativo fue del 29% y 40% para 2019 y 2018. El impuesto a la utilidad fue un ingreso de \$953.8 millones durante el 2019 comparado con un ingreso de \$1,252.2 millones en 2018. Nuestra tasa fiscal efectiva fue del (29%) en 2019 y de (40%) en 2018. Para una revisión de cambios fiscales en la legislación tributaria en México ver “(2) La Emisora (b) Descripción del negocio (v) Legislación Aplicable y Situación Tributaria”. La siguiente tabla señala una reconciliación de la tasa del impuesto a la utilidad corporativo a nuestra tasa fiscal efectiva para cada uno de los periodos presentados.

	Al 31 de diciembre de	
	2019	2018
Tasa del impuesto a la utilidad corporativo	(30%)	(30%)
Participación en los resultados de compañías asociadas no sujetas a impuestos	(7%)	
Efectos fiscales de gastos no deducibles	15%	16%
Efectos fiscales de ajustes de inflación	1%	3%
Otros	(6%)	(29%)
Tasa efectiva	<b>(29%)</b>	<b>(40%)</b>

Nuestra tasa efectiva fue del (29%) en 2019 y (40%) en 2018, principalmente como resultado de “otros efectos fiscales”, entre los más importantes el efecto de conversión de monedas extranjeras y efectos inflacionarios., así como de los efectos por gastos no deducible. Los efectos de estos factores fueron parcialmente compensados por los efectos fiscales de inflación, los cuales disminuyeron nuestra tasa efectiva.

(ii) Año terminado el 31 de diciembre de 2018 en comparación con el Año Terminado el 31 de diciembre de 2017.

(i) Resultado de la Operación

La siguiente tabla señala los componentes de nuestro estado consolidado de resultados, así como la variación de porcentaje del año anterior.

	2018	2017	Variación	Variación
	(en millones de Pesos)			
Ingresos.....	\$70,264.0	\$61,381.1	\$8,882.9	14.5%
Gastos operativos.....	(\$70,255.5)	(\$58,257.3)	(\$11,998.2)	20.6%
Ingresos de operación.....	\$8.6	\$3,123.8	(\$3,115.2)	NA%
Costo Financiero neto.....	(\$3,139.3)	(\$3,261.0)	\$121.7	-3.7%
Utilidad antes del impuesto a la utilidad.....	(\$3,130.7)	(\$137.1)	(\$2,993.6)	NA
Impuestos a la utilidad .....	(\$1,252.2)	(\$68.0)	(\$1,184.2)	NA
Utilidad neta del año.....	(\$1,878.5)	(\$69.2)	(\$1,809.4)	NA

**Ingresos**

La siguiente tabla señala los componentes de nuestros ingresos consolidados, así como la variación de porcentaje del año anterior, para los años terminados el 31 de diciembre de 2018 y 2017.

	Año terminado el 31 de diciembre de			
	2018	2017	Variación	Variación
	(en millones de Pesos)			
Pasajeros.....	\$64,530.5	\$56,190.8	\$8,339.7	14.8%
Carga.....	\$4,701.3	\$4,345.8	\$355.5	8.2%
Otros.....	\$1,003.20	\$844.50	\$158.70	18.8%
Ingresos Totales.....	\$70,264.0	\$61,381.1	\$8,882.9	14.5%

Los ingresos del año finalizado el 31 de diciembre de 2018 fueron de \$ 70,264.0 millones, un aumento de 14.5%, o \$8,882.9 millones en comparación con el año terminado el 31 de diciembre de 2017. Esta variación se debió principalmente a los siguientes factores:

- *Ingresos Pasajeros:* los ingresos de los pasajeros incluyen pasajes aéreos e ingresos complementarios, que no representan ingresos asociados con los servicios de transporte aéreo. Los ingresos por pasajeros aumentaron 14.8%, o \$ 8,339.7 millones, a \$ 64,530.5 millones, impulsados principalmente por nuestra mayor capacidad de 8.2% durante el período, lo que nos permitió capturar más pasajeros, el mayor atractivo de nuestra red global y la propuesta de conexión como México solo operador de red de servicio completo, y nuestro producto de "Branded Fares", así como una mayor propensión en el consumo de productos adicionales.
- *Ingresos de Carga:* os ingresos derivados de las operaciones de carga aumentaron un 8.2%, o Ps.355.5 millones, a \$4,701.3 millones. Esta variación se debió principalmente al aumento de la capacidad relacionada con la incorporación a la flota de un Boeing 787 en comparación con el mismo período de 2017 y un creciente mercado de transporte de carga internacional.
- *Otros Ingresos:* Otros ingresos aumentaron 18.8%, o Ps.158.7 millones, a Ps.1,032.2 millones. Esta variación se debió principalmente a un mayor ingreso en las entradas de ventas de los salones "Salones Premier" y ingresos por comisiones asociadas a nuestro producto "Gran Plan".

## Gastos Operativos

La siguiente tabla señala los componentes de nuestros gastos operativos consolidados, así como la variación de porcentaje del año anterior, para los años terminados el 31 de diciembre de 2018 y 2017.

	Año terminado el 31 de diciembre de				
	2018	%	2017	%	Variación
	(en millones de Pesos)				
Fuerza de trabajo .....	\$13,860.1	19.7%	\$12,223.5	21.0%	13.4%
Combustible.....	\$20,235.3	28.8%	\$14,991.8	25.7%	35.0%
Servicios de escala, tráfico y comunicaciones.....	\$9,289.2	13.2%	\$8,086.7	13.9%	14.9%
Venta y administración.....	\$4,931.1	7.0%	\$4,602.5	7.9%	7.1%
Mantenimiento.....	\$4,952.1	7.1%	\$4,521.1	7.8%	9.5%
Comisiones a agencias.....	\$2,215.4	3.2%	\$2,011.1	3.5%	10.2%
Servicios de pasajeros.....	\$1,870.2	2.7%	\$1,583.3	2.7%	18.1%
Participación en los resultados de negocios conjuntos y compañías asociadas (neto de impuestos)	\$28.2	0.0%	(\$477.1)	-0.8%	-105.9%
Otros (ingresos) y gastos.....	\$316.1	0.5%	(\$998.0)	-1.7%	-131.7%
Renta de equipo de vuelo .....	\$7,757.4	11.0%	\$7,541.8	13.0%	2.9%
Depreciación y amortización.....	\$4,800.2	6.8%	\$4,170.7	7.2%	15.1%
Total de gastos de operación.....	\$70,255.5	100.0%	\$58,257.3	100.0%	20.6%
Combustible.....	\$20,235.3	28.8%	\$14,991.8	25.7%	35.0%
Total de gastos de operación excluyendo combustible	\$50,020.1	71.2%	\$43,265.6	74.3%	15.6%

Los gastos operativos aumentaron 20.6%, o \$11,998.2 millones, a \$70,255.5 millones para el año finalizado 31 de diciembre de 2018. Esta variación se debió principalmente a los siguientes factores:

- *Fuerza de trabajo:* Los sueldos, salarios y beneficios aumentaron 13.4%, o \$ 1,636.6 millones, a \$ 13,860.1 millones. Esto se debió principalmente al crecimiento de la capacidad de la empresa del 8.2%, más factores macroeconómicos que incluyen una depreciación del peso mexicano de 1.7% y una inflación que se ubicó en 4.83% a fines de 2018, así como los costos de indemnización asociados con nuestro plan de optimización implementado en 2018 para mejorar la eficiencia de costos en toda la empresa.
- *Combustible:* Los costos de combustible aumentó en 35.0%, o \$5,243.5 millones, a \$20,235.3 millones, reflejando el aumento del 27.3% en los precios de los combustibles denominados en pesos por litro durante el período, capacidad crecimiento del 8.2% y un 1.7% de depreciación del peso mexicano con respecto del dólar estadounidense.
- *Servicios de escala, tráfico y comunicaciones:* Los gastos de servicios de escala, tráfico y comunicaciones se incrementaron en 14.9% o \$1,202.5 millones de pesos de \$8,086.7 millones de pesos al cierre de 2017 a \$9,289.2 millones de pesos al cierre de 2018. Esta variación se debió principalmente a los costos asociados con el aumento de los vuelos internacionales más el vuelo. inversiones en productos que incluyen una propuesta de catering mejorada y entretenimiento.
- *Venta y Administración:* Los gastos de venta y administrativos aumentaron en 7.1%, o Ps.328.6 millones, a \$4,931.1 millones, debido principalmente a mayores ingresos por pasajeros. Sin embargo, el aumento de costos es relativamente pequeño en comparación con el crecimiento de los ingresos de pasajeros debido al aumento de clientes que compran sus entradas directamente a través de nuestro sitio web.

- *Mantenimiento:* Los costos de mantenimiento aumentaron un 9.5%, o Ps.431.0 millones, a Ps.4,952.1 millones, como resultado de la depreciación del peso mexicano del 1.7% frente al dólar estadounidense y el aumento del 8.2% ASK en comparación con el mismo período de 2017.
- *Comisiones a Agencias:* Las comisiones de los agentes de viajes aumentaron 10.2%, o Ps.204.3 millones, a \$2,215.4 millones, debido principalmente a mayores ingresos de pasajeros y mayor capacidad.
- *Servicios a pasajeros:* Los gastos de servicios a pasajeros se incrementaron en 18.1% o \$286.9 millones de pesos de \$1,583.3 millones de pesos al cierre de 2017 a \$1,870.2 millones de pesos al cierre de 2018. Esta variación se debió principalmente a los costos asociados con el aumento de los vuelos internacionales más el vuelo. inversiones en productos que incluyen una propuesta de catering mejorada y entretenimiento.
- *Participación en los resultados de negocios conjuntos:* Nuestra participación registrada en la pérdida de capital contabilizada las participadas fueron de \$28.2 millones para el año terminado el 31 de diciembre de 2018, una disminución de \$505.3 millones como en comparación con el mismo período de 2017. Este resultado refleja el impacto de los cargos únicos no monetarios relacionados a los ajustes de "breakage" de Club Premier, debido a una mayor participación de los clientes de "Club Premier" en El programa de fidelización.

#### UAFIDAR

Nuestro EBITDAR alcanzó \$12,566.2 millones de pesos para el año terminado el 31 de diciembre de 2018. Nuestro margen EBITDAR alcanzó el 17.9%, en comparación con 24.2% para el período correspondiente de 2017.

#### Utilidad de Operación

Nuestra utilidad de operación fue de Ps.8.6 millones, una disminución de Ps.3,115.2 millones en comparación con el mismo período. de 2017.

#### Ingresos y Costos Financieros

La siguiente tabla señala los componentes de nuestros otros ingresos (costos) financieros, netos consolidados, así como la variación de porcentaje del año anterior, para los años terminados el 31 de diciembre de 2018 y 2017.

	Año terminado el 31 de diciembre de			
	2018	2017	Variación	Variación
	(en millones de Pesos, excepto porcentajes)			
Ingresos financieros.....	\$508.7	\$484.0	\$24.7	5.1%
Costos financieros.....	(\$3,648.0)	(\$3,745.0)	(\$97.0)	(2.6%)
Costo financiero, neto.....	(\$3,139.3)	(\$3,261.0)	(\$121.7)	(3.7%)

#### Costo Financiero Neto

El costo financiero neto total para el año terminado el 31 de diciembre de 2018 disminuyó \$ 121.7 millones, o 3.7%, en comparación con el mismo período de 2017, impulsado principalmente por la ganancia neta de resultados de divisas mostrada en 2018 en comparación con una ganancia neta extranjera pérdida cambiaria por el año terminado en 2017. Beneficio de impuesto a las ganancias observado por el año terminado el 31 de diciembre de 2018 en comparación con el año terminado el 31 de diciembre de 2017 derivado de los efectos funcionales de la moneda.

### ***Impuestos a la Utilidad***

La tasa del impuesto a la utilidad corporativo fue del 30% para 2018 y 2017. El impuesto a la utilidad fue un ingreso de \$1,252.2 millones durante el 2018 comparado con un ingreso de \$67.9 millones en 2017. Nuestra tasa fiscal efectiva fue del (40%) en 2018 y de (50) % en 2017. Para una revisión de cambios fiscales en la legislación tributaria en México ver “(2) La Emisora (b) Descripción del negocio (v) Legislación Aplicable y Situación Tributaria”. La siguiente tabla señala una reconciliación de la tasa del impuesto a la utilidad corporativo a nuestra tasa fiscal efectiva para cada uno de los periodos presentados.

La siguiente tabla señala una reconciliación de la tasa del impuesto a la utilidad corporativo a nuestra tasa fiscal efectiva para cada uno de los periodos presentados.

	<b>Año Terminado al 31 de Diciembre de</b>	
	<b>2018</b>	<b>2017</b>
Tasa del impuesto a la utilidad corporativo	(30%)	(30%)
Participación en los resultados de compañías asociadas no sujetas a impuestos	-	(104%)
Efectos fiscales de gastos no deducibles	16%	338%
Efectos fiscales de ajustes de inflación	3%	26%
Otros	(30%)	(280%)
Tasa efectiva	(40%)	(50%)

Nuestra tasa efectiva fue del (40%) en 2018 y (50%) en 2017, principalmente como resultado de “otros efectos fiscales”, entre los más importantes el efecto de conversión de monedas extranjeras y efectos inflacionarios., así como de los efectos por gastos no deducible. Los efectos de estos factores fueron parcialmente compensados por los efectos fiscales de inflación, los cuales disminuyeron nuestra tasa efectiva.

### **(ii) Situación Financiera, Liquidez y Recursos de Capital**

Nuestros principales requerimientos de capital consisten en:

- requerimientos de capital de trabajo;
- el servicio de nuestra deuda; y
- gastos de capital relacionados con inversiones en operaciones, ampliación de nuestra flota e inversión en nuestras bases de mantenimiento.

Nuestras principales fuentes de liquidez han consistido tradicionalmente de lo siguiente:

- flujos de efectivo de actividades de operación; y
- créditos y préstamos de corto y largo plazo, principalmente líneas de capital de trabajo y arrendamientos financieros de aeronaves.

Dada la naturaleza de nuestro negocio, generalmente nos beneficiamos de tener una generación de flujo de efectivo positivo de actividades de operación.

Generamos efectivo de actividades de operación por \$11,152.1 y \$ 2,226.0 millones de pesos durante el 2019 y 2018, respectivamente. Creemos que nuestro capital de trabajo es suficiente para nuestros requerimientos durante 2019. Esperamos continuar generando flujo de efectivo positivo a través de nuestras operaciones. No obstante, no podemos predecir si las tendencias y condiciones actuales continuarán, o cómo los efectos de la competencia u otros factores que se encuentran fuera de nuestro control pudieran afectarnos.

El capital contable total se ubicó en \$5,776.7 millones de pesos al 31 de diciembre de 2019.

La siguiente tabla señala los componentes de nuestros flujos de efectivo para los periodos presentados:

	<b>Año terminado el 31 de diciembre de</b>		
	<b>2019</b>	<b>2018</b>	<b>Variación</b>
	<b>(en millones de pesos)</b>		
<b>Otra Información Financiera:</b>			
Flujos netos de efectivo de actividades de operación	\$11,151.8	\$2,226.00	NA
Flujos de efectivo utilizados en actividades de inversión	-\$4,010.3	-\$2,297.60	74.6%
Flujos de efectivo (utilizados) obtenidos de actividades de financiamiento	-\$7,880.8	-\$1,586.30	NA <sup>23</sup>
Margen de Operación	4%	\$0.00	4.0 p.p.
UAFIDAR	\$14,946.1	\$12,566.2	NA <sup>24</sup>
Margen UAFIDAR	21.7%	17.9%	3.9 p.p.

#### ***Flujos Netos de Efectivo de Actividades de Operación***

Nuestra fuente principal de fondos de operación es el flujo de efectivo de nuestras operaciones. El efectivo neto por actividades de operación fue de \$11,152.1 millones de pesos en comparación con \$2,226.0 millones durante 2018. El incremento de \$8,925 millones fue derivado principalmente de un incremento de \$1,956.7 millones en Cuentas por Cobrar y una disminución de \$717.6 millones de pesos en cuentas por pagar.

#### ***Flujos Netos de Efectivo Usados en Actividades de Inversión***

Las actividades de inversión usaron efectivo neto por \$4,010.3 millones durante el 2019 y de \$2,297.6 millones durante el 2018. Durante 2019, las actividades de inversión para las que usamos efectivo principalmente consistieron en (1) adquisición de propiedades equipo por \$4,615.6 millones, que primordialmente consistieron en equipos Boeing 787s.

#### ***Incremento o disminución de Efectivo Neto de Actividades de Financiamiento***

Las actividades de financiamiento utilizaron efectivo neto por \$7,880.8 millones y \$1,586.3 millones en 2019 y 2018 respectivamente.

#### ***Flujos de Efectivo 2018 vs 2017***

La siguiente tabla señala los componentes de nuestros flujos de efectivo para los periodos presentados:

	<b>Al 31 de diciembre de</b>		
	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>Variación</b>
	<b>(en millones de pesos)</b>		
<b>Otra Información Financiera:</b>			
Flujos netos de efectivo de actividades de operación	\$2,226.0	\$6,198.7	(64.1%)
Flujos de efectivo utilizados en actividades de inversión	(\$2,297.6)	(\$545.6)	NA
Flujos de efectivo (utilizados) obtenidos de actividades de financiamiento	(\$1,586.3)	(\$5,309.7)	70.1%
Margen de Operación	\$0.00	5.1%	5.1 pps
UAFIDAR	\$12,566.2	\$14,836	(15.3%)
Margen UAFIDAR	17.9%	24.2%	(6.3 pps)

<sup>23</sup> NA. Variaciones superiores al 100% en rango total.

<sup>24</sup> NA. Variaciones superiores al 100% en rango total.

### ***Flujos Netos de Efectivo de Actividades de Operación 2018 en comparación con 2017***

Nuestra fuente principal de fondos de operación es el flujo de efectivo de nuestras operaciones. El efectivo neto por actividades de operación fue de \$2,226.0 en comparación con \$6,198.7 millones durante 2017. El decremento de (\$3,972.7) millones fue derivado principalmente de una disminución de \$1,756.5 en Transportación vendida no utilizada.

### ***Flujos Netos de Efectivo Usados en Actividades de Inversión***

Las actividades de inversión usaron efectivo neto de (\$2,297.6 millones durante el 2018 y de \$(545.6) millones durante el 2017. Durante 2018, las actividades de inversión para las que usamos efectivo principalmente consistieron en (1) adquisición de propiedades equipo de \$4,442.4 millones, que principalmente consistieron en 2 equipos B787-9s y mantenimiento mayor capitalizado relacionado con el equipo de vuelo; y pagos anticipados y depósitos de \$1,343.4 millones que principalmente consistieron en pagos a fabricantes de aeronaves para entregas futuras como parte de nuestro programa de renovación de flota. Las actividades de inversión que generaron efectivo fueron principalmente los dividendos recibidos de entidades no consolidadas de \$362.2 millones, principalmente relacionadas con nuestra participación en PLM.

### ***Incremento o disminución de Efectivo Neto de Actividades de Financiamiento***

Las actividades de financiamiento arrojaron efectivo neto de \$(1,586.3) millones y \$(5,309.7) millones en 2018 y 2017 respectivamente. En diciembre de 2013, se constituyó un fideicomiso irrevocable con Deutsche Bank México como fiduciario, a través del cual se colocaron y vendieron exitosamente en la BMV Certificados Bursátiles Fiduciarios por \$1,500 millones de pesos. Esta emisión inicial fue calificada como “AA+” (E) por HR Ratings, y fue realizada al amparo de un programa de Certificados Bursátiles Fiduciarios de hasta \$5,000 millones de pesos, respaldado por los flujos de efectivo provenientes de pagos por las ventas de boletos en agencias de viajes y oficinas propias hechos con tarjetas de crédito VISA y MasterCard en México. En mayo 2014 se realizó una reapertura de la primera emisión por \$1,500 millones de pesos adicionales bajo el amparo del mismo programa de CEBURES. Los Certificados Bursátiles Fiduciarios (listados con la clave de pizarra AERMxCB13) tienen un vencimiento de cinco años y devengan intereses a una tasa TIIE más 200 puntos base. En septiembre de 2015 se realizó una segunda emisión de certificados por \$2,000 millones de pesos adicionales, completando así los \$5,000 millones de pesos del programa.

### **Políticas de la tesorería**

Es política de Grupo Aeroméxico, así como sus subsidiarias, invertir los excedentes de efectivo en instrumentos financieros diversificados, reduciendo el riesgo mediante la adecuada combinación de activos, así como maximizando el rendimiento esperado.

Las inversiones pueden hacerse indistintamente en pesos mexicanos, dólares americanos, euros, o cualquier otra divisa disponible en la posición de caja del Grupo y deberá apegarse a las necesidades de plazo y liquidez requeridas. La estrategia del Grupo es buscar mantener una proporción de aproximadamente 50% en pesos mexicanos y 50% en otras monedas (principalmente dólares americanos).

#### **(iii) Control Interno**

Todas y cada una de las empresas de Grupo Aeroméxico cuentan con un sistema de control interno individual dependiendo del tipo de sus operaciones, mientras que el departamento de auditoría interna se encarga de supervisar que se cumplan adecuadamente los controles establecidos.

A nivel corporativo se cuenta con políticas contables, administrativas y de control interno que rigen a las empresas y marcan las bases del control interno de Grupo Aeroméxico. *Ver Sección “(3) Información Financiera – (Comentarios y Análisis de la Administración sobre los Resultados de Operación y Situación*

*Financiera de la Emisora – (iii)Control Interno - Estimaciones, provisiones, reservas contables críticas” y ver notas de los estados financieros consolidados auditados de la compañía para información adicional, ubicadas en la Sección “(7)Anexos – (a)Estados Financieros Consolidados Auditados”.*

De conformidad con nuestros Estatutos y como sistema de control interno, nuestro Consejo de Administración ha creado los siguientes comités permanentes 1) el comité ejecutivo, (2) el Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, (3) el comité de nominaciones y compensaciones. Los deberes de cada comité permanente los determina nuestro Consejo de Administración.

El Comité de Auditoría y Prácticas Societarias de Grupo Aeroméxico es el órgano regulador del control interno de la compañía. Sus funciones, establecidas en los estatutos de la Compañía, comprenden entre otras las siguientes “*Ver Sección “(4) Administración – (c)Administradores y Accionistas – Comités de Nuestro Consejo de Administración –*

*Comité de Auditoría y Practicas Societarias:* supervisar a los auditores externos así como analizar el dictamen, opiniones, reportes o informes que elabore y suscriba el Auditor Externo y contadores, informar al Consejo de Administración sobre los controles internos existentes, informar y dar opinión al Consejo de Administración respecto a controles internos existentes, supervisar las operaciones de partes relacionadas, informar al Consejo de Administración cualquier irregularidad, supervisar las actividades de los funcionarios, presentar un informe anual al Consejo de Administración y presentar su recomendación al Comité de Nominaciones y Compensaciones respecto de la remoción de miembros del Consejo de Administración y funcionarios, dar opiniones al Consejo de Administración con respecto a las prácticas y operaciones administrativas, solicitar y obtener opiniones de terceros expertos independientes, convocar a asamblea de accionistas, brindar asistencia al Consejo en la elaboración de los informes anuales, y presentar un informe anual al Consejo de Administración.

Los miembros de cada comité permanente son nombrados por nuestro Consejo de Administración, únicamente entre sus miembros y suplentes, y nuestro Consejo de Administración también designa al presidente de cada comité permanente. El presidente de nuestro Consejo de Administración no necesariamente es el presidente del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, a menos que sea aprobado por nuestra asamblea de accionistas. Todos los miembros del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias deben ser independientes.

Los auditores externos de la Compañía fueron designados por el Consejo de Administración tomando en cuenta su experiencia, calidad y estándares de servicio.

#### **(E) Estimaciones, Provisiones, Reservas Contables Críticas**

Las políticas contables esenciales son aquellas que son importantes para la presentación de nuestra posición financiera consolidada y los resultados de operación y requieren del juicio, supuestos y estimados, subjetivos y complejos de la administración. En la preparación de nuestros estados financieros consolidados, confiamos en los estimados y supuestos derivados de la experiencia histórica y otros varios factores que consideramos razonables y relevantes. La aplicación de estas políticas contables esenciales a menudo requiere de juicios por parte de la administración con respecto a los efectos de asuntos que son inherentemente inciertos con respecto a nuestros resultados de operación y el valor contable de nuestros activos y pasivos. Nuestros resultados de operación y posición financiera pueden diferir de los señalados en nuestros estados financieros consolidados, si nuestra experiencia real difiere de los supuestos y estimados de la administración. Con el fin de tener un entendimiento de nuestras políticas contables esenciales, incluyendo algunas de las variables y los supuestos que subyacen a los estimados, y la sensibilidad de aquellos supuestos y estimados a distintos parámetros y condiciones, a continuación, se presenta una discusión de nuestras políticas contables esenciales relacionadas con:

- reconocimiento de ingresos;
- vida útil de propiedades y equipo;



- reservas para la devolución de aeronaves arrendadas;
- clasificación de arrendamientos;
- instrumentos financieros derivados y actividades de cobertura;
- reservas; e
- impuestos diferidos.

*Ver Sección “(7) Anexos – (a) Estados Financieros Consolidados Auditados” para ver todas las notas referentes que incluyen políticas contables.*

*Reconocimiento de ingresos.* Reconocemos los ingresos por pasajeros ya sea cuando el servicio de transporte es proporcionado o cuando se determina que los boletos no serán usados o devueltos, lo que reduce la transportación no utilizada. El importe de la venta de boletos de pasajeros no reconocidos como ingresos se refleja como un pasivo del tráfico aéreo. La transportación no utilizada incluye montos estimados de los futuros reembolsos y canjes, la cantidad neta de decomisos de boletos no usados una vez que la fecha del vuelo ha pasado. Llevamos a cabo evaluaciones periódicas de este pasivo estimado sobre la base de resultados actuales. Cualquier ajuste, se incluye en los resultados de operación para los periodos en los que las evaluaciones se han completado. Estos ajustes se refieren principalmente a las diferencias entre nuestra estimación de ciertas operaciones de ingresos y el precio de venta correspondiente, así como las devoluciones, intercambios y otros artículos para que ocurra la liquidación final en periodos posteriores a la venta de los boletos en cantidades distintas del precio de compra original. Los hechos reales y las circunstancias pueden diferir de la tarifa de la actividad histórica de venta y los patrones de viaje de los clientes y puede resultar en reembolsos, intercambios o boletos decomisados que difieren de las estimaciones. Evaluamos nuestras estimaciones periódicamente. Si dejamos fuera los reembolsos reales, los intercambios y los decomisos, revisamos nuestras estimaciones y supuestos y ajustamos la transportación no utilizada y los ingresos de los pasajeros según sea necesario. Al igual que con los presupuestos, los resultados reales pueden variar de los montos estimados. Un periodo de 12 meses representa la vida máxima de un boleto.

*Vida Útil de Propiedades y Equipo.* Propiedades y equipo, incluyendo repuestos, son registrados a costo y son depreciados a valores residuales estimados durante sus vidas útiles usando el método de línea recta. Cuando los componentes de una partida de propiedades y equipo tienen diferentes vidas útiles, son registradas como partidas diferentes (componentes mayores) de propiedades y equipo.

De conformidad con la NCI 16 “Propiedad, Planta y Equipo”, las renovaciones mayores de motores, incluyendo costos de refacciones y mano de obra, son tratadas como un componente de activos independiente capitalizando y amortizando el costo durante el periodo hasta la siguiente renovación mayor. Todas las demás refacciones y los costos relacionados con el mantenimiento de activos de flota son cargados al estado de resultados en consumo o a medida en que se incurran. Los costos de intereses incurridos en préstamos que fondean pagos parciales en activos bajo construcción, incluyendo depósitos de preentrega para adquirir nuevas aeronaves, son capitalizados e incluidos como parte de los costos de los activos hasta la fecha de terminación o entrega de la aerolínea, lo que suceda primero.

Al estimar las vidas útiles y valores residuales esperados de nuestras aeronaves, principalmente nos hemos basado en experiencia real con los mismos tipos o tipos similares de aeronaves y recomendaciones de Boeing y Embraer, los fabricantes de nuestras aeronaves.

Las vidas útiles estimadas de las aeronaves están basadas en el número de “ciclos” volados (un despegue y un aterrizaje). Las modificaciones posteriores a estos estimados, que pueden ser significativas, pueden ser causadas por cambios a nuestro programa de mantenimiento, cambios en la utilización de las aeronaves (ciclos reales durante un periodo de tiempo), normatividad gubernamental relacionada con el envejecimiento de aeronaves, y precios de mercado cambiantes de aeronaves nuevas y usadas de los mismos tipos o tipos similares. Evaluamos nuestros estimados y supuestos cada periodo de reporte y, cuando es justificado,

ajustamos estos estimados y supuestos. Estos ajustes son registrados prospectivamente con gasto por depreciación y amortización, según lo requerido por las NIIF.

Evaluamos anualmente si existe una indicación de que nuestras propiedades y equipo pudieran verse deteriorados. Los factores que pudieran indicar un posible deterioro incluyen, sin limitación, disminuciones significativas en el valor de mercado de los activos de larga duración, un cambio significativo en la condición física de los activos de larga duración, y pérdidas operativas o de flujos de efectivo asociadas con el uso de los activos de larga duración. No hemos identificado deterioro alguno con respecto a nuestra flota de aeronaves existente. Al 31 de diciembre de 2019, 2018 y 2017 no se reconoció deterioro alguno en los activos de propiedades y equipo.

*Reservas para la Devolución de Aeronaves Arrendadas.* En nuestros arrendamientos operativos de aeronaves, estamos obligados contractualmente a devolver el equipo en un nivel predefinido de funcionalidad operacional. Como resultado, reconocemos una reserva basada en los costos de devolución de aeronaves según lo dispuesto en el contrato. Se estiman los costos de las reservas de devolución de aeronaves con base en posibles gastos en la reconfiguración de aeronaves (interior y exterior), licencia y certificación técnica, pintura, y otros costos, conforme al acuerdo de devolución. Las reservas para la devolución de motores son estimadas con base en una evaluación y las condiciones contractuales mínimas de que el equipo debe ser devuelto al arrendador, considerando no sólo los costos históricos incurridos, pero también las condiciones del equipo al momento de la evaluación.

Reconocemos una reserva para devolución de aeronaves arrendadas basada en estudios técnicos y cálculos actuariales para cumplir con los términos contractuales en relación con la condición y mantenimiento en que deben ser devueltas las aeronaves. La base del cálculo para esta reserva se revisa anualmente. Al 31 de diciembre de 2019 y 2018, reconocimos un balance de devolución de aeronaves arrendadas de \$1,647.2 y \$369.3 millones de pesos respectivamente.

*Clasificación de Arrendamientos.* Los contratos de renta de equipo de vuelo están registrados ya sea como arrendamientos operativos o arrendamientos financieros. Cuando los riesgos y beneficios del arrendamiento son transmitidos a nosotros, como arrendatario, el arrendamiento es clasificado como un arrendamiento financiero. Los arrendamientos financieros son registrados como una adquisición obtenida con financiamiento, registrando la aeronave como activo fijo y el pasivo correspondiente como crédito. Los arrendamientos financieros son registrados con base en lo que resulte menor entre el valor razonable de la aeronave o el valor presente de pagos mínimos del arrendamiento, descontado a una tasa de interés implícita, cuando está claramente identificado en el contrato de arrendamiento, o a la tasa de interés del mercado. La aeronave es depreciada durante su vida útil. Los gastos por interés son reconocidos con el método de tasa de interés efectiva, con base en la tasa de interés implícita del arrendamiento. Los contratos de arrendamiento que no transmiten los riesgos y beneficios a nosotros son arrendamientos operativos. Los pagos de los arrendamientos operativos se reconocen como renta, y el gasto de arrendamiento es reconocido en el momento en que se incurre con el método de línea recta.

La contabilidad de arrendamientos es esencial para nosotros dado que requiere un análisis extenso de los contratos de arrendamiento para clasificarlos dentro de nuestros estados financieros e impacta significativamente nuestra posición financiera y resultados de operación. Los cambios en los términos de nuestros contratos de arrendamiento vigentes y los términos de contratos de arrendamiento futuros pueden impactar la contabilidad de las operaciones de arrendamiento y nuestra posición financiera y resultados de operación futuros.

Bajo la NIIF 11, hemos clasificado todas nuestras participaciones en acuerdos conjuntos como participación en asociación en participación, al tener solamente derechos a los activos netos de dichos acuerdos. Al hacer esta evaluación, consideramos la estructura de estos acuerdos, la forma legal de los mismos, los términos contractuales y otros factores y circunstancias. Todas las participaciones en asociación en participación son reconocidas aplicando el método de puesta en equivalencia. Previamente, contabilizábamos nuestras participaciones en asociaciones en participación de conformidad con la NIC número 31 “Participaciones en Asociaciones en Participación”, aplicando el método de consolidación proporcional. Para efectos de

comparación, toda la información financiera de años anteriores relacionada con el reconocimiento de asociaciones en participación se reconoce a través del método de participación

*Instrumentos financieros derivados y actividades de cobertura.* Con el fin de manejar el riesgo asociado a la fluctuación de los precios del combustible, utilizamos de forma selectiva diversos instrumentos financieros derivados tales como Opciones Asiáticas en el precio del Jet Fuel 54 (“JF54”). El valor razonable de las opciones se obtiene utilizando modelos de valuación que dependen del comportamiento en el precio de referencia subyacente en un periodo determinado.

Al principio, las opciones son registradas en los estados de posición financiera consolidados como un activo o un pasivo, de conformidad con su valor razonable. Debido a que solo tenemos estrategias de “*long calls*” y “*call spread*” con primas iguales a cero o primas netas pagadas, limitamos el riesgo máximo para las primas pagadas por los instrumentos, ya que tales estrategias no generarán obligaciones adicionales. Durante su vigencia, las opciones son medidas al valor justo y sus efectos son registrados en la cuenta de Pérdidas y Ganancias del año, en tanto son calificadas como instrumentos comerciales.

Antes de celebrar los contratos de opción, debemos obtener la aprobación del Consejo de Administración, el cual determina los volúmenes a mitigar, así como el precio de referencia de los mismos. El propósito de estas operaciones es mitigar los riesgos relacionados con las variaciones en el precio del combustible.

Los derivados se reconocen inicialmente a su valor justo, mientras que los costos de transacción atribuibles son reconocidos en resultados cuando son incurridos. Tras su reconocimiento inicial, los derivados son medidos a su valor justo y sus respectivos cambios se contabilizan como se describe líneas abajo.

*Reservas.* Las reservas son reconocidas cuando tenemos una obligación presente (legal o constructiva) como resultado de un evento pasado, es probable que una salida de recursos con beneficios económicos sea requerida para liquidar una obligación y se pueda dar un estimado confiable del monto de la obligación. Donde esperamos que una parte o toda la reserva sea reembolsada, por ejemplo, bajo un contrato de seguro, el reembolso es reconocido como un activo independiente cuando el reembolso es virtualmente cierto. El gasto relacionado con cualquier reserva se presenta en ganancias o pérdidas netas de cualquier reembolso. Si el efecto del valor del dinero en el tiempo es sustancial, las reservas son descontadas usando una tasa antes de impuestos que refleje, cuando sea apropiado, los riesgos específicos del pasivo. Cuando el descuento es usado, el aumento en la reserva por el paso del tiempo es reconocido como costo financiero.

“Reserva mayor” se refiere a la reserva para devolución de aeronaves arrendadas como se menciona anteriormente, mientras otras reservas contingentes son reconocidas bajo la NIC 37, “Provisiones, Pasivos Contingentes y Activos Contingentes.”

*Impuestos Diferidos.* Los impuestos diferidos son calculados por pérdidas fiscales, créditos fiscales y diferencias temporales que surgen de diferencias entre las bases fiscales y el valor contable para fines de reporte financiero de nuestros activos y pasivos. El reconocimiento y medición de impuestos diferidos es una política contable esencial para nosotros ya que requiere de una variedad de supuestos y está basado en el mejor estimado de nuestras proyecciones relacionadas con futuras ganancias fiscales. Adicionalmente, dado que la preparación de nuestro plan de negocios está sujeta a una variedad de condiciones de mercado, los resultados de nuestras operaciones pueden variar significativamente de nuestras proyecciones y como tales, los montos registrados como activos fiscales diferidos pueden verse impactados significativamente en el futuro.

## **F) Normas Financieras**

Grupo Aeroméxico adoptó a partir del 1 de enero de 2018 nuevos estándares de NIIF: NIIF 9 Instrumentos Financieros: Reconocimiento y Medición y NIIF 15 Ingresos de Actividades Ordinarias Procedentes de Contratos con Clientes. La NIIF 9 comprende guías revisadas para la clasificación y medición de instrumentos financieros, incluyendo un nuevo modelo de pérdidas crediticias esperadas para calcular el deterioro de los activos financieros y los nuevos requerimientos generales de contabilidad de coberturas. La Compañía no tiene efectos materiales que modifiquen su información financiera por la adopción de la NIIF 9.

La NIIF 15 establece un modelo de cinco pasos para determinar la naturaleza, el momento y el importe por el que se deben reconocer los ingresos. La Compañía adoptó el NIIF 15 en sus estados financieros consolidados el 1o. de enero de 2018, utilizando el método retrospectivo total, con lo cual los estados financieros emitidos originalmente por el ejercicio concluido el 31 de diciembre del 2017 fueron reformulados para efectos de comparabilidad. Los principales impactos del IFRS15 se detallan a continuación:

- Un incremento en el ingreso complementario de transportación de pasajeros derivado de diversas reclasificaciones del renglón de otros ingresos, como la reclasificación del ingreso por boletos no utilizados (caducidad o “breakage”) y del ingreso por servicios complementarios (exceso de equipaje y otros cargos a pasajeros).
- Este ingreso complementario de pasaje disminuye derivado de la reclasificación de los pagos por compensación a pasajeros (anteriormente reconocidos como un gasto operativo) y por la reclasificación del costo por puntos acumulados del programa de viajero frecuente “Club Premier” de Grupo Aeroméxico (que anteriormente se presentaban netos de otros ingresos).
- Al haber elegido el método retrospectivo de adopción de la NIIF 15 la información financiera se reformuló para el año 2017 para permitir la comparación entre períodos.
- El impacto total de la implementación de la NIIF 15 a partir del 1 de enero de 2018, no representó modificaciones materiales, con respecto a las normas anteriores, con excepción de efectos de presentación.

En los estados financieros auditados que se incluyen en este Reporte Anual, se describen con mayor detalle los cambios por la adopción de las NIIF referidas.

### **Nuevos Pronunciamientos Contables Aplicables en 2019**

En enero de 2016, el IASB emitió la NIIF 16, con la que introduce un modelo de arrendamiento contable único para los arrendatarios. El arrendatario reconoce un activo por derecho de uso que representa su derecho a usar el activo subyacente y un pasivo por arrendamiento que representa su obligación de hacer pagos por arrendamiento. La norma es efectiva para los períodos anuales que comienzan el 1o. de enero de 2019, aunque se permite su adopción anticipada. Para su adopción, la norma también permite elegir entre el método retrospectivo total o el método retrospectivo modificado. El Grupo planea adoptar la IFRS 16 el 1o. de enero de 2019 y aún se encuentra evaluando el método de adopción que utilizará. Actualmente, el Grupo se encuentra realizando una evaluación cualitativa y cuantitativa de los impactos que la adopción de la NIIF 16 originará en sus estados financieros consolidados.

## **4) ADMINISTRACIÓN**

### **(A) Auditores Externos**

Durante los últimos tres ejercicios, KPMG Cárdenas Dosal, S.C. ha dictaminado los estados financieros consolidados de Grupo Aeroméxico y Subsidiarias. Adicionalmente, durante este mismo período de tres años, los auditores externos independientes de la Compañía no han emitido opiniones con salvedades, opiniones negativas, ni se han abstenido de emitir opinión alguna respecto de los estados financieros de la Compañía.

Los auditores externos de la Compañía fueron designados por el Consejo de Administración tomando en cuenta su experiencia, calidad y estándares de servicio. Al adoptar el régimen de una sociedad anónima bursátil, los auditores externos de la Compañía serán designados por el Consejo de Administración, previa opinión del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias con base en los factores antes mencionados. Asimismo, el Consejo de Administración debe ratificar, con la recomendación del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, la designación de los auditores externos anualmente.

KPMG Cárdenas Dosal, S.C. (KPMG) fue la Firma seleccionada por el Comité de Auditoría y Prácticas Societarias de la Compañía, para realizar la auditoría externa de Grupo Aeroméxico y subsidiarias por el año 2019. Durante el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2019, KPMG prestó servicios diferentes a los de la auditoría a Grupo Aeroméxico y subsidiarias, relacionados principalmente con áreas de cumplimiento de impuestos y consultoría referentes al aseguramiento de calidad y administración del cambio durante la implementación de distintas plataformas tecnológicas en nuestros sistemas de recursos empresariales. Estos servicios adicionales fueron prestados por socios de la Firma distintos al auditor externo de la Compañía, y se efectuaron bajo la dirección y supervisión de la Administración de Grupo Aeroméxico, tomando en cuenta los lineamientos de independencia establecidos en la Circular Única y las reglas de la profesión. Estos servicios adicionales a los de la auditoría externa, representaron el 42% del honorario total pagado a KPMG por el año 2019.

### **(B) Operaciones con Personas Relacionadas y Conflictos de Interés.**

En el curso normal de los negocios y en el futuro la Sociedad podría participar en distintas operaciones con sus accionistas y con sociedades propiedad de, o controladas por, o afiliadas, directa o indirectamente a la Compañía o sus accionistas, sujeto, en su caso, a la aprobación del Consejo de Administración.

En Aeroméxico contamos con una política de Conflicto de Interés, que se encuentra en proceso de actualización con la finalidad de reforzar la prevención e identificación de operaciones o contratos, que pudieran actualizar un riesgo derivado de una posible contraposición entre los intereses de Aeroméxico con los intereses familiares, personales o de negocios de sus directivos, colaboradores, proveedores o prestadores de servicios que ejerzan funciones de representación.

### **Nuestras Sociedades Conforme el Método de Participación y Sociedad Conjuntamente Controlada**

#### *Aeromexpress*

Antes de la suspensión de operaciones de Mexicana de Aviación en agosto de 2010, operábamos Aeromexpress como una coinversión y registrábamos nuestra participación en Aeromexpress conforme el método de participación.

Generamos ingresos de las ventas a Aeromexpress de espacio para carga en vuelos que operamos, servicios administrativos, servicios multidisciplinarios, arrendamiento e ingresos por intereses en anticipos que realizamos a Aeromexpress hasta 2011, último año en que operó de manera regular Aeromexpress.

## **PLM**

PLM representa una inversión en un negocio conjunto con AIMIA, una empresa canadiense experta en el manejo de programas de lealtad, a partir de septiembre 2010, la cual es reconocida bajo el método de participación

Derivamos ingresos por ventas a PLM de recompensas en boletos en un monto de aproximadamente \$1,625.3 millones durante el año terminado el 31 de diciembre de 2019

Incurrimos en gastos por compra a PLM de Puntos Premier por un monto aproximado de \$1,741.5 millones por el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2019.

### ***Negocio conjunto con Delta Air Lines: Base de Mantenimiento AM-Delta Air Lines TechOps***

En diciembre de 2011, celebramos un contrato con Delta Air Lines para construir y operar conjuntamente una base de mantenimiento y reparación de aeronaves en Querétaro, México (“TechOps”). Esta base, tuvo un costo inicial aproximado de US\$55 millones, es propiedad de TechOps, en la que tanto nosotros como Delta Air Lines tenemos una participación del 50%. Nuestra base en Querétaro es utilizada para proporcionar servicios de mantenimiento mayor para nuestras aeronaves, las aeronaves de Delta Air Lines y aeronaves de otras aerolíneas e inició operaciones en enero de 2014. La operación conjunta de nuestra base en Querétaro contribuirá a reducir costos asociados con el mantenimiento mayor de nuestra flota. Nuestra relación con Delta Air Lines es única para una aerolínea mexicana y creemos que es de gran importancia para fortalecer nuestra participación en el mercado de viajeros de negocios.

### ***Negocio conjunto con Gran Plan***

Durante el 2015, el Grupo efectuó un negocio conjunto con Viajes Beda, S. A. de C. V. para administrar el programa de paquetes vacacionales llamado “Gran Plan”, a través de una nueva compañía denominada AM BD GP JV, S. A. P. I. de C. V. (AM BD), e inició operaciones en el mes de diciembre de 2016.

## **(C) Administradores y Accionistas**

### **Consejo de Administración**

Los Estatutos de la Compañía señalan que la administración de la misma estará a cargo de un Consejo de Administración integrado por un mínimo de 5 (cinco) y un máximo de 21 (veintiún) miembros propietarios y sus respectivos suplentes, según lo determine la Asamblea General Ordinaria de Accionistas, quien los designará. En todo caso, del número de consejeros que integran el Consejo de Administración, por lo menos el 25% deberán ser Consejeros Independientes, en el entendido de que sus respectivos suplentes deberán tener el mismo carácter. Cuando menos la mayoría de los Consejeros que integren el Consejo de Administración deberán ser de nacionalidad mexicana. En ningún caso podrán ser Consejeros las personas que hubieran desempeñado el cargo de auditor externo de la Sociedad o de alguna de las personas morales que integren el grupo empresarial al que pertenece la Sociedad, durante los 12 meses inmediatos anteriores a la fecha del nombramiento.

### **Obligaciones y Poderes del Consejo de Administración conforme a Estatutos**

El Consejo de Administración tiene la representación legal de la Sociedad y goza de las más amplias facultades y poderes para realizar todas las operaciones inherentes al objeto social, salvo las encomendadas expresamente a la Asamblea General de Accionistas. De conformidad con los estatutos de la Sociedad, el Consejo de Administración tendrá las siguientes obligaciones y poderes:

### **A) Obligaciones del Consejo de Administración**

- (a) Establecer las estrategias generales para la conducción de los negocios de la Sociedad y de las personas morales que ésta controle.
- (b) Vigilar la gestión y conducción de la Sociedad y de las personas morales que ésta controle, considerando la relevancia que tengan estas últimas en la situación financiera, administrativa y jurídica de la Sociedad, así como el desempeño de los Directivos Relevantes.
- (c) Aprobar, con la previa opinión del Comité que sea competente:
  - (i) Las políticas y lineamientos para el uso o goce de los bienes que integren el patrimonio de la Sociedad y de las personas morales que ésta controle, por parte de personas relacionadas.
  - (ii) Las operaciones, cada una en lo individual, con personas relacionadas, que pretenda celebrar la Sociedad o las personas morales que ésta controle.

No requerirán aprobación del Consejo de Administración, las operaciones que a continuación se señalan, siempre que se apeguen a las políticas y lineamientos que al efecto apruebe el Consejo de Administración:

- (1) Las operaciones que en razón de su cuantía carezcan de relevancia para la Sociedad o personas morales que ésta controle;
- (2) Las operaciones que se realicen entre la Sociedad y las personas morales que ésta controle o en las que tenga una influencia significativa o entre cualquiera de éstas, siempre que (x) sean del giro ordinario o habitual del negocio, y (x) se consideren hechas a precios de mercado o soportadas en valuaciones realizadas por agentes externos especialistas; y
- (3) Las operaciones que se realicen con empleados, siempre que se lleven a cabo en las mismas condiciones que con cualquier cliente o como resultado de prestaciones laborales de carácter general.
- (iii) Las operaciones que se ejecuten, ya sea simultánea o sucesivamente, que por sus características puedan considerarse como una sola operación y que pretendan llevarse a cabo por la Sociedad o las personas morales que ésta controle, en el lapso de un ejercicio social, cuando sean inusuales o no recurrentes, o bien, su importe represente, con base en cifras correspondientes al cierre del trimestre inmediato anterior en cualquiera de los supuestos siguientes:
  - (1) La adquisición o enajenación de bienes con valor igual o superior al x% (cinco por ciento) de los activos consolidados de la Sociedad.
  - (2) El otorgamiento de garantías o la asunción de pasivos por un monto total igual o superior al 5% (cinco por ciento) de los activos consolidados de la Sociedad.
  - (3) Quedan exceptuadas las inversiones en valores de deuda o en instrumentos bancarios, siempre que se realicen conforme a las políticas que al efecto apruebe el propio Consejo de Administración.

- (iv) El nombramiento, elección y, en su caso, destitución del Director General de la Sociedad y su retribución integral, así como las políticas para la designación y retribución integral de los demás Directivos Relevantes.
- (v) Las políticas para el otorgamiento de mutuos, préstamos o cualquier tipo de créditos o garantías a personas relacionadas.
- (vi) Las dispensas para que un consejero, Directivo Relevante o persona con poder de mando, aproveche oportunidades de negocio para sí o en favor de terceros, que correspondan a la Sociedad o a las personas morales que ésta controle o en las que tenga una influencia significativa. Las dispensas por transacciones cuyo importe sea menor al mencionado en el inciso (iii) anterior, podrán delegarse en el Comité de Auditoría y de Prácticas Societarias.
- (vii) Los lineamientos en materia de control interno y auditoría interna de la Sociedad y de las personas morales que ésta controle.
- (viii) Las políticas contables de la Sociedad, ajustándose a los principios de contabilidad reconocidos o expedidos por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores mediante disposiciones de carácter general.
- (ix) Los estados financieros de la Sociedad.
- (x) La contratación de la persona moral que proporcione los servicios de auditoría externa y, en su caso, de servicios adicionales o complementarios a los de auditoría externa.

Cuando las determinaciones del Consejo de Administración no sean acordes con las opiniones que le proporcione el Comité correspondiente, el citado Comité deberá instruir al Director General revelar tal circunstancia al público inversionista, a través de la bolsa de valores en que coticen las acciones de la Sociedad o los títulos de crédito que las representen, ajustándose a los términos y condiciones que dicha bolsa establezca en su reglamento interior.

- (d) Presentar a la Asamblea General de Accionistas que se celebre con motivo del cierre del ejercicio social:
  - (i) Los informes a que se refiere el artículo 43 de la Ley del Mercado de Valores.
  - (ii) El informe que el Director General elabore conforme a lo señalado en el artículo 44, fracción XI de la Ley del Mercado de Valores, acompañado del dictamen del Auditor Externo.
  - (iii) La opinión del Consejo de Administración sobre el contenido del informe del Director General a que se refiere el inciso anterior.
  - (iv) El informe a que se refiere el artículo 172, inciso b) de la Ley General de Sociedades Mercantiles en el que se contengan las principales políticas y criterios contables y de información seguidos en la preparación de la información financiera.
  - (v) El informe sobre las operaciones y actividades en las que hubiere intervenido conforme a lo previsto en la Ley del Mercado de Valores.



- (e) Dar seguimiento a los principales riesgos a los que está expuesta la Sociedad y personas morales que ésta controle, identificados con base en la información presentada por el Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, el Director General y la persona moral que proporcione los servicios de auditoría externa, así como a los sistemas de contabilidad, control interno y auditoría interna, registro, archivo o información, de éstas y aquélla, lo que podrá llevar a cabo por conducto del Comité de Auditoría y de Prácticas Societarias.
- (f) Aprobar las políticas de información y comunicación con los accionistas y el mercado, así como con los consejeros y Directivos Relevantes, para dar cumplimiento a lo previsto en la Ley del Mercado de Valores.
  - g) Determinar las acciones que correspondan a fin de subsanar las irregularidades que sean de su conocimiento e instrumentar las medidas correctivas correspondientes.
- (h) Establecer los términos y condiciones a los que se ajustará el Director General en el ejercicio de sus facultades de actos de dominio.
- (i) Ordenar al Director General la revelación al público de los eventos relevantes de que tenga conocimiento. Lo anterior, sin perjuicio de la obligación del Director General a que hace referencia el artículo 44, fracción V de la Ley del Mercado de Valores.
- (j) Vigilar y exigir el cumplimiento de los acuerdos de las Asambleas de Accionistas, lo cual podrá llevar a cabo a través del Comité de Auditoría y de Prácticas Societarias.
- (k) Determinar el sentido en que deberán ser emitidos los votos correspondientes a las acciones propiedad de la Sociedad, en las asambleas ordinarias, extraordinarias y especiales de accionistas de las sociedades en que la Sociedad sea titular de la mayoría de las acciones;
- (l) Sin perjuicio de lo establecido en el Artículo Cuadragésimo Primero de los estatutos sociales, podrá establecer los demás comités o comisiones especiales que considere necesarios para el desarrollo de las operaciones de la Sociedad, fijando, en su caso, las facultades y obligaciones de tales comités o comisiones, determinar el número de miembros que los integren y las reglas que rijan su funcionamiento. Dichos comités o comisiones no tendrán facultades que conforme a la Ley o a los estatutos de la Sociedad correspondan en forma exclusiva a la Asamblea General de Accionistas o al Consejo de Administración;
- (m) En general, para llevar a cabo todos los actos autorizados por los estatutos de la Sociedad

#### **B) Integración del Consejo de Administración**

A la fecha de elaboración del presente reporte nuestro Consejo de Administración se integra por 15 miembros propietarios, de los cuales el 93% pertenece al género masculino y el 7% al género femenino. A la fecha, no han sido designados miembros suplentes. De conformidad con las designaciones y ratificaciones realizadas en la asamblea de general ordinaria accionistas del 29 de abril de 2020, nuestro Consejo de Administración se integra de la siguiente manera:

Los señores Antonio Cosío Pando, Luis De La Calle Pardo, Valentín Diez Morodo, William H. Easter III, Jorge Esteve Recolóns, Arturo Martínez del Campo Saucedo, María Tricio Gómez, Eduardo Tricio Haro, José Antonio Tricio Haro, Rafael Tricio Haro y Carlos Villarreal Tricio, tienen el carácter de consejeros independientes, por lo que más de las dos terceras partes de los miembros del Consejo de Administración de la Sociedad son independientes conforme a los lineamientos respectivos contenidos en los estatutos sociales de la Sociedad y la legislación aplicable.

<b>Nombre</b>	<b>En el consejo desde</b>	<b>Puesto</b>
Javier Arrigunaga Gómez del Campo (Presidente)	2007	Presidente
Edward H. Bastian	2012	Propietario
William Carroll	2012	Propietario
Andrés Conesa Labastida	2004	Propietario
Antonio Cosío Pando	2007	Propietario
Luis De la Calle Pardo	2008	Propietario
Valentín Diez Morodo	2007	Propietario
William H. Easter III	2017	Propietario
Jorge Esteve Recolons	2007	Propietario
Arturo Martínez del Campo Saucedo	2013	Propietario
María Tricio Gómez	2015	Propietario
Eduardo Tricio Haro	2007	Propietario
José Antonio Tricio Haro	2007	Propietario
Rafael Tricio Haro	2013	Propietario
Carlos Villarreal Tricio	2013	Propietario

A continuación, se presenta información respecto de los consejeros propietarios:

**Javier de Arrigunaga Gómez del Campo.** El señor Arrigunaga es el presidente de nuestro Consejo de Administración y Presidente Ejecutivo. El señor Arrigunaga fue director general de Grupo Financiero Banamex y Citi en México del 2010 al 2014. Anteriormente, el señor Arrigunaga fue embajador de México ante la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) en 2002, y previamente se desempeñó en varios puestos en Banco de México durante 15 años. El señor Arrigunaga se tituló de la Universidad Iberoamericana y cuenta con una maestría en derecho y un título de finanzas de Columbia University.

**Edward H. Bastian.** El señor Bastian es presidente de Delta Air Lines desde 2016 y miembro de nuestro consejo de administración desde 2012. Previamente a su nombramiento como presidente en Delta Air Lines, ha sido vicepresidente ejecutivo y director financiero, cargo que ocupó a partir de 2005. El señor Bastian ha sido también director de reestructura entre 2005 y 2007. El señor Bastian se unió a Delta en 1998 como vicepresidente de Finanzas y Control de Delta, y fue promovido para vicepresidente senior en 2000. El señor Bastian actualmente es parte del consejo de administración de Habitat for Humanity International y Woodruff Arts. Center en Atlanta. El señor Bastian tiene una licenciatura en administración de empresas de St. Bonaventure University. El señor Bastian fue designado por Delta de conformidad con el contrato de suscripción y compra de acciones celebrado entre nuestra compañía y Delta. Ver “*Principales Accionistas y Accionistas Vendedores*”.

**William Carroll.** El señor Carroll es Vicepresidente Senior – CFO del área Internacional y Alianzas. Con más de treinta años de experiencia en Finanzas, el señor Carroll ha desempeñado funciones de Director Financiero y Controlador en operaciones nacionales e internacionales, incluyendo ocho años de asignaciones en el extranjero en España y México. Antes de unirse a Delta el señor Carroll trabajó para Homedics, una compañía global de productos de consumo, así como PepsiCo y Arthur Anderson & Co. Bill tiene una licenciatura en contabilidad de Rider University en Nueva Jersey. Él es un contador público certificado y es un fletador CFA.

**Andrés Conesa Labastida.** El señor Conesa ha sido nuestro director general desde 2005 y anteriormente fue presidente y miembro del consejo de administración de Cintra. También ha sido miembro del consejo de administración de IATA, ALTA, SkyTeam, Aeromexpress, Cecam y Seat. Actualmente es miembro del consejo de administración de diversas empresas. Ha ocupado varios puestos en el gobierno, incluyendo director general de planeación hacendaria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y jefe de la unidad de crédito público de la misma Secretaría de 2003 a 2004, director general de asuntos hacendarios internacionales de la Secretaria de Hacienda y Crédito Público de 1998 a 2000, y coordinador de asesores del

Subsecretario de Hacienda y Crédito Público de 1997 a 1998. El señor Conesa tiene una licenciatura en economía del ITAM y un doctorado en economía de Massachusetts Institute of Technology. Para la realización de sus estudios de postgrado obtuvo las becas Fulbright y Ford Mac Arthur. En 1997 fue galardonado con el Premio Nacional de Economía que otorga Banamex a nivel de doctorado.

**Antonio Cosío Pando.** El señor Cosío actualmente es vicepresidente del consejo de administración de Grupo Hotelero Brisas, S.A. de C.V., gerente general de Compañía Industrial de Tepeji del Río, S.A. de C.V. consejero de Bodegas Santo Tomás, S.A. de C.V., consejero de Grupo Financiero Inbursa, S.A.B. de C.V., consejero de Grupo Carso, S.A.B. de C.V. y consejero de Teléfonos de México, S.A.B. de C.V. Estudió ingeniería avanzada en el ITESM.

**Luis De La Calle Pardo.** El Sr. de la Calle es el director ejecutivo y socio fundador de De la Calle, Madrazo, Mancera, SC, una empresa de consultoría especializada en economía, procesos reglamentarios y asuntos relacionados con el comercio internacional. El Sr. de la Calle fue presidente de América Latina para Hill & Knowlton Strategies, director no ejecutivo del Instituto Mexicano para la Competitividad, vicepresidente del Comité Bilateral México-Estados Unidos del Consejo Mexicano de Comercio Exterior, vicepresidente del Comité de Comercio e Inversión Internacional de la Cámara de Comercio Internacional, director no ejecutivo de Grupo Modelo y miembro del grupo de trabajo independiente para América del Norte del Consejo de Relaciones Exteriores, el Consejo de Ejecutivos en Jefe de Canadá y el Consejo Mexicano de Relaciones Exteriores. Antes de su trabajo en el sector privado, el Sr. de la Calle fue nombrado subsecretario de Negociaciones Comerciales Internacionales de la Secretaría de Economía de México; Ministro para Asuntos Comerciales de la Embajada de México en Washington, D.C., también laboró en el Banco Mundial. El Sr. de la Calle tiene una licenciatura en Economía en el Instituto Tecnológico Autónomo de México, ITAM, realizó sus estudios de maestría y doctorado en la Universidad de Virginia.

**Valentín Díez Morodo.** El señor Díez Morodo es Presidente del Consejo de Administración de Grupo Financiero Citibanamex, S.A. de C.V.; Presidente del Consejo Consultivo de Grupo Modelo, S.A.B. de C.V. y Vicepresidente del Consejo de Administración de Kimberly Clark de México, S.A.B. de C.V. y de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. El señor Díez Morodo también es miembro del Consejo de Administración de destacadas empresas como: Grupo Kuo, S.A.B. de C.V., Grupo Dine, S.A.B. de C.V., Zara México, S.A. de C.V., Telefónica México, S.A. de C.V., Bodegas Vega Sicilia, S.A., e Instituto de Empresa, Madrid. Es Presidente del Consejo Empresarial Mexicano de Comercio Exterior, Inversión y Tecnología (COMCE) y Presidente del Comité Bilateral México-España del mismo Organismo. Es Presidente del Instituto Mexicano para la Competitividad, A.C. (IMCO) y Presidente de la Asamblea de Asociados de la Universidad Iberoamericana, A.C. (UIAC). Es miembro del Consejo Mexicano de Negocios, A.C. (CMN). Es miembro Fundador y Primer Presidente del Consejo Empresarial Hispano Mexicano (CEHIME). Presidente de la Fundación de la Casa de México en España, con sede en Madrid. El señor Díez Morodo tiene una licenciatura en Administración de Empresas por la Universidad Iberoamericana (Ciudad de México) y cuenta con cursos de postgrado en Mercadotecnia, Ventas y Administración de Personal en la Universidad de Michigan en Ann Arbor.

**William H. Easter III.** El señor Easter fue Presidente, Director General de DCP Midstream LLC (anteriormente Duke Energy Field Services, LLC) desde 2004 hasta su jubilación en 2008. Anteriormente laboró en ConocoPhillips durante 32 años, el señor Easter sirvió como Vicepresidente de Asuntos del Gobierno Estatal durante el periodo de 2002 a 2004 y como Gerente General de la Unidad de Negocios de Refinación, Comercialización y Transporte de la Costa del Golfo de 1998 a 2002. Además, el señor Easter tiene experiencia como miembro de los consejos de administración de otras empresas públicas donde presta y/o prestó servicios de auditoría en los comités de auditoría (presidente), compensación (presidente), finanzas y gobierno corporativo. Desde su retiro de DCP Midstream, LLC, el señor Easter ha estado involucrado en inversiones privadas. Ha tenido cargos a nivel dirección en las siguientes empresas, BakerHughes, Inc.; Concho Resources, Inc.; Delta Air Lines, Inc.; y Sunoco, Inc. (2011-2012). Asimismo, es presidente de la Junta del Sistema Hospitalario Memorial Hermann en Houston, Texas.

**Jorge Esteve Recolóns.** El señor Esteve Recolóns es Accionista y Miembro del Comité Ejecutivo de ECOM Agroindustrial, principal comerciante mundial de commodities de agroindustriales y gestión sustentable de la

cadena de suministros, con presencia en 40 países. Actualmente, el señor Esteve es Presidente del Grupo COPRI, compañía Mexicana desarrolladora de bienes raíces e infraestructura. Él es miembro del Consejo Mexicano de Negocios; del Consejo Consultivo de Cultivian Sand Box Venture Partners y del Consejo de Administración de varias Compañías, incluyendo Telmex, Aeroméxico, Grupo Real Turismo y Latin America Conservation Council. El señor Esteve es graduado de la Universidad Anáhuac en la Ciudad de México y obtuvo su MBA en Kellogg Graduate School of Management en Chicago, Illinois.

**Arturo Martínez del Campo Saucedo.** Ingeniero industrial por la Universidad Iberoamericana con Maestría en Administración (MBA) por la Universidad de California en Los Ángeles. Desde febrero de 2015 a la fecha, es Vicepresidente de Finanzas de Grupo Posadas. Anteriormente, y por más de 25 años laboró en Grupo Financiero Banamex/Citigroup, desempeñando diversos cargos, entre ellos, Director de Administración de Costos México, Planeación Financiera Banca Corporativa y Tesorería (México/Latam), Director de Administración y Finanzas de Crédito Familiar y Director de Finanzas de Avantel.

**María Tricio Gómez.** La señora Tricio es Licenciada en Ciencias de la Comunicación con especialidad en Periodismo por la Universidad Iberoamericana. Comenzó su trayectoria laboral en la revista ELLE de Grupo Expansión, donde desempeñó puestos como Coordinadora de Belleza y Coordinadora de Moda Jr. Después de dos años en Expansión, puso en pausa el trabajo editorial y la carrera para cursar un Diplomado en Artes Culinarias en el French Culinary Institute de Nueva York. Una vez concluido el Diplomado, regresa a México para ocupar el puesto de Coordinadora de Moda en la revista Harper's Bazaar México y Latinoamérica; se mantiene en este puesto seis meses ya que acepta una oferta para trabajar como Junior Public Relations en la reconocida casa de moda francesa, Chanel. El trabajo en Relaciones Públicas la lleva a emprender con la idea de abrir su propia tienda de ropa. Hoy, la señorita Tricio es dueña y compradora de The Pretty Committee, una exclusiva boutique en la Ciudad de México que ofrece una curada selección de marcas internacionales.

**Eduardo Tricio Haro.** El señor Tricio Haro es presidente del Consejo de Administración de Grupo LALA y Nuplen Alimentos. Es también miembro del Consejo de Administración de Grupo Televisa, Orbia, Grupo Financiero Banamex, Aura Solar, así como el Consejo Mexicano de Negocios. Preside la Comisión Ejecutiva en Grupo Aeroméxico y fue presidente del Consejo de Administración durante los años del 2013 y 2014. Preside la Fundación LALA y Superación Excelencia y Resultados (SER), que se enfoca en llevar educación de calidad a niños y niñas en desventaja económica. Es miembro del consejo del Hospital Infantil de México "Federico Gómez", del Instituto Nacional de Ciencias Médicas y Nutrición Salvador Zubirán, de Mexicanos Primero, del Consejo Latinoamericano de Conservación The Nature Conservancy (LACC), del consejo consultivo ITESM y de otras asociaciones industriales y organizaciones sociales y filantrópicas. El señor Tricio Haro es ingeniero agrónomo por el ITESM.

**José Antonio Tricio Haro.** El señor Tricio es propietario y el actual director general de la compañía José Antonio Tricio Haro, una compañía productora de leche. Asimismo, es director general y accionista de Puerto Chico, S.A. de C.V. Es miembro activo de Asociación Ganadera Local de Torreón, Coahuila y es miembro del consejo del Banco "Ve por Más" y de Grupo Lala. El señor Tricio Haro tiene una licenciatura en ingeniería agrícola del ITESM.

**Rafael Tricio Haro.** El señor Tricio realizó sus estudios en Contaduría Pública en el Instituto de Estudios Superiores de Monterrey Campus Laguna; realizó el programa AD-2, así como tres Programas de Continuidad y Actualización en el IPADE y es Director General de Fresnedo, S.P.R. de R.L. de C.V., empresa dedicada a la producción de leche. Es Director General de Desarrollos Inmobiliarios GTH, S.A. de C.V. empresa dedicada a la construcción y venta de casas habitación. Es socio de la Asociación Ganadera Local de Productores de Leche de Gómez Palacio Durango. Es miembro del Consejo de BBVA Bancomer, así como del Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Monterrey Campus Laguna.

**Carlos Villarreal Tricio.** El señor Villarreal es propietario y actual Director General de la Compañía Carlos Villarreal Tricio, una Compañía productora de leche; asimismo, es Director General de Crianza Suprema, S.P.R. de R.L. de C.V. Compañía que se dedica a la cría y engorda de ganado bovino, Agrícola Vitri, S.P.R. de R.L. de C.V. Compañía que se dedica a la producción y comercialización de forraje, Gerente General de la Compañía Eduardo Tricio Haro, compañía productora de leche; Consejero de Genética Mexicana, S.A. DE

C.V.; consejero de Integradora de Ganaderos de Engorda de la Laguna, S.A. de C.V. realizó el programa de Perfeccionamiento de competencia gerenciales, en el Instituto de capacitación para mandos intermedios (ICAMI). El señor Villarreal tiene una licenciatura en Ingeniería Civil del ITESM campus Monterrey.

Don Eduardo Tricio Haro tiene parentesco por consanguinidad en segundo grado con Don José Antonio Tricio Haro, Don Rafael Tricio Haro y Don Carlos Villarreal Tricio y parentesco por consanguinidad en primer grado con Doña María Tricio Gómez.

### ***Secretario y Prosecretario de Nuestro Consejo de Administración***

*Rafael Robles Miaja.* El Sr. Robles es secretario no miembro de nuestro Consejo de Administración. También es socio fundador del despacho de abogados Bufete Robles Miaja, S.C., en la Ciudad de México. El Lic. Robles es secretario y miembro del Consejo de Administración de varias empresas. Es egresado de la Escuela Libre de Derecho en la Ciudad de México, donde obtuvo el título de abogado.

*Claudia Angélica Cervantes Muñoz:* La Sra. Cervantes es nuestra vicepresidenta senior de asuntos legales y de cumplimiento. Posee más de 24 años de experiencia como abogado en la industria de la aviación en Aeroméxico. La Sra. Cervantes tiene una licenciatura de la Universidad La Salle; especialidad en en Derecho Civil de la Universidad Panamericana y un programa de alta dirección por el IPADE.

### **Códigos de Conducta**

Grupo Aeroméxico cuenta con un Código de Conducta que engloba las principales reglas, responsabilidades y compromisos que deben cumplir todos los colaboradores que laboran con nosotros a nivel nacional o internacional sin importar su nivel jerárquico. El Código también aplica para todas las empresas que conforman Grupo Aeroméxico, así como para los clientes, proveedores, accionistas o socios estratégicos que trabajen con nosotros y ejerzan funciones de representación.

El Código tiene una función de guía general, por lo que no detalla todas obligaciones o comportamientos y se invita a los colaboradores, ya sea que requieran más información o que deseen reportar alguna situación indebida, a que contacten a las áreas correspondientes o a nuestra línea corporativa de denuncias anónima. (Línea Ética Aeroméxico).

El Código está compuesto por los siguientes compromisos:

**1 - Ser una empresa incluyente y apegada a normas sociales.** Asegurar que nuestros colaboradores promuevan y se desarrollen un ambiente de igualdad de oportunidades y equidad, sin discriminación ni acoso, priorizando la seguridad y la salud.

**2 - Ser íntegros y responsables.** Fomentamos el desempeño laboral de los colaboradores, así como el uso adecuado de los bienes y beneficios que presta la empresa. Establecemos parámetros claros sobre el uso de drogas y alcohol, así como de conflictos de interés que pueden surgir en las relaciones de trabajo y con inversionistas.

**3 - Ser leales.** Buscamos que nuestros colaboradores se comprometan y sean leales hacia nuestros clientes, proveedores e instituciones, competidores e inversionistas, accionistas y consejeros.

**4 - Respetar leyes, reglamentos y normas.** Es importante que nuestros colaboradores conozcan nuestras normas, para que sean conscientes sobre las acciones que puedan considerarse como incumplimientos a leyes, reglamentos y disposiciones secundarias, especialmente aquellas relacionadas con conductas que puedan ser entendidas como soborno, tales como la aceptación de regalos, invitaciones a comidas o eventos y contratación de personal. De igual manera se definen políticas claras sobre el manejo de información ya sea confidencial, pública o privada; el uso de las redes sociales; la propiedad intelectual e industrial; así como la protección de datos personales y el adecuado uso de las tecnologías de la información.

**5 - Trabajar en Equipo.** Buscamos comprometer y fomentar en nuestros colaboradores un ambiente sano donde predomine el trabajo en equipo; el cuidado al medio ambiente y las acciones de responsabilidad social

### **Diversidad**

La cultura corporativa de Grupo Aeroméxico respeta la diversidad profesional, cultural y de género e incentiva el desarrollo profesional con base al talento, carácter, educación, conocimiento, disciplina y trabajo, sin distinción de sexo, raza, religión u otros factores subjetivos similares. Además, la Emisora rechaza estrictamente cualquier clase de conducta discriminatoria, incluyendo la discriminación por género, integrando dentro de sus programas de capacitación aspectos relativos a la promoción de la equidad y diversidad.

El Código de Conducta de Grupo Aeroméxico tiene entre sus objetivos promover y desarrollar un ambiente de igualdad de oportunidades y equidad y busca prevenir la discriminación por género, raza, religión y otros factores. En adición a lo anterior, a la fecha la Emisora se encuentra trabajando en revisar y mejorar sus políticas, que serán posteriormente presentadas para su aprobación al Consejo de Administración, que impulsen activamente la inclusión corporativa y laboral, sin distinción de sexo, la diversidad y la selección de los mejores candidatos para la Emisora, tanto en los órganos de gobierno, como entre sus empleados, sin estándares específicos pero con miras a ampliar la diversidad de género, perspectiva y experiencia. Esto con responsables directos de dar seguimiento a su cumplimiento. Además, esperamos que el porcentaje de directivos relevantes y consejeros del género femenino aumente derivado de un esfuerzo más activo, propulsado por las iniciativas de Grupo Aeroméxico para incrementar la diversidad en perspectivas y experiencias de su factor humano.

### **Comités de Nuestro Consejo de Administración**

De conformidad con nuestros Estatutos, nuestro Consejo de Administración ha creado los siguientes comités: (1) el comité ejecutivo, (2) el Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, (3) el comité de nominaciones y compensaciones. Los deberes de cada comité permanente los determina nuestro consejo de administración. Los miembros de cada comité son nombrados por nuestro consejo de administración, únicamente entre sus miembros, y nuestro consejo de administración también designa al presidente de cada comité. De conformidad con nuestros Estatutos y la LMV, el presidente de nuestro consejo de administración puede no ser el presidente del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, a menos que sea aprobado por nuestra asamblea de accionistas. Todos los miembros del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias deben ser independientes. Asimismo, todos los presidentes de los comités fungen como expertos financieros o del tema relativo a cada comité.

#### ***Comité Ejecutivo***

El Comité Ejecutivo está integrado por los señores: Eduardo Tricio Haro, Javier Arrigunaga Gómez del Campo y Andrés Conesa Labastida. Nuestro comité ejecutivo llevará a cabo, entre otras, las funciones de gestión, conducción y ejecución de nuestros negocios y los de nuestras subsidiarias, así como la administración, conducción y ejecución de nuestros objetivos de negocios, de acuerdo con las estrategias, políticas y lineamientos determinados y aprobados por nuestro consejo de administración. El presidente de nuestro comité ejecutivo tendrá las mismas facultades que se otorgan al director general.

#### ***Comité de Auditoría y Prácticas Societarias***

Existe un Comité de Auditoría y Prácticas Societarias compuesto por seis miembros de entre los miembros del Consejo de Administración, los cuales<sup>11</sup> son independientes. El presidente de este comité únicamente puede ser nombrado o removido por votación de los accionistas en una asamblea general ordinaria de accionistas. Las responsabilidades del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias incluyen, entre otras:

- (i) *Auditoría:* supervisar a los auditores externos, analizar los informes de auditoría elaborados por los contadores, informar al Consejo de Administración sobre los controles internos

existentes, supervisar las operaciones de partes relacionadas, solicitar a los funcionarios la elaboración de informes cuando sea necesario, informar al Consejo de Administración cualquier irregularidad, supervisar las actividades de los funcionarios, presentar un informe anual al Consejo de Administración y presentar su recomendación al Comité de Nominaciones y Compensaciones respecto de la remoción de miembros del Consejo de Administración y funcionarios. El Comité de Auditoría y Prácticas Societarias también asiste al Consejo de Administración en analizar y determinar las políticas de remuneración integral para el Director General y directivos relevantes.

- (ii) *Prácticas Societarias*: dar opiniones al Consejo de Administración con respecto a las prácticas y operaciones administrativas, solicitar y obtener opiniones de terceros expertos independientes, convocar a asamblea de accionistas, brindar asistencia al Consejo en la elaboración de los informes anuales, y presentar un informe anual al Consejo de Administración.

<b>Nombre</b>	<b>Año de Nombroamiento</b>
Luis de la Calle Pardo (Presidente)	2013
Antonio Cosío Pando	2013
Jorge Esteve Recolóns	2013
Arturo Martínez del Campo Saucedo	2013
William H. Easter III	2017
María Tricio Gómez	2017

El Comité de Auditoría y Prácticas Societarias cuenta con al menos un miembro considerado experto financiero. Sus funciones, establecidas en los Estatutos de la Compañía, comprenden las siguientes: (i) en materia de prácticas societarias: (a) dar opinión al Consejo de Administración sobre los asuntos que le competen conforme a la LMV y a los Estatutos; (b) solicitar la opinión de expertos independientes en los casos en que lo juzgue conveniente, para el adecuado desempeño de sus funciones o cuando conforme a la LMV o disposiciones de carácter general se requiera; (c) convocar a Asambleas Generales de Accionistas y hacer que se inserten en el orden del día de dichas asambleas los puntos que estimen pertinentes; (d) apoyar al Consejo de Administración en la elaboración de los informes a que se refiere el artículo 28, fracción IV, incisos d) y e) de la LMV; (e) presentar recomendaciones al Comité de Nominaciones y Compensaciones respecto de la remoción de miembros del Consejo de Administración de la Sociedad, y sus subsidiarias, así como de los funcionarios de éstas por violaciones a lo dispuesto en los estatutos de la Sociedad o en cualquier ordenamiento legal aplicable a la Sociedad; y (f) las demás que la LMV establezca o se prevean en los Estatutos sociales de la Sociedad, acordes con las funciones que el presente ordenamiento legal le asigna; y (ii) en materia de auditoría: (a) dar opinión al Consejo de Administración sobre los asuntos que le competen conforme a los Estatutos; (b) evaluar el desempeño de la persona moral que proporcione los servicios de Auditoría Externa, así como analizar el dictamen, opiniones, reportes o informes que elabore y suscriba el Auditor Externo. Para tal efecto, el Comité podrá requerir la presencia del citado auditor cuando lo estime conveniente, sin perjuicio de que deberá reunirse con este último por lo menos una vez al año; (c) discutir los estados financieros de la Sociedad con las personas responsables de su elaboración y revisión, y con base en ello recomendar o no al Consejo de Administración su aprobación; (d) informar al Consejo de Administración la situación que guarda el sistema de control interno y auditoría interna de la Sociedad o de las personas morales que ésta controle, incluyendo las irregularidades que, en su caso, detecte; (e) elaborar la opinión a que se refiere el artículo 28, fracción IV, inciso c) de la LMV y someterla a consideración del Consejo de Administración para su posterior presentación a la Asamblea General de Accionistas, apoyándose, entre otros elementos, en el dictamen del Auditor Externo. Dicha opinión deberá señalar, por lo menos: 1. Si las políticas y criterios contables y de información seguidas por la Sociedad son adecuados y suficientes tomando en consideración las circunstancias particulares de la misma; 2. Si dichas políticas y criterios han sido aplicados consistentemente en la información presentada por el Director General; y 3. Si como consecuencia de los

numerales 1 y 2 anteriores, la información presentada por el Director General refleja en forma razonable la situación financiera y los resultados de la Sociedad; (f) apoyar al Consejo de Administración en la elaboración de los informes a que se refiere el artículo 28, fracción IV, incisos d) y e) de la LMV; (g) vigilar que las operaciones a que hacen referencia los artículos 28, fracción III y 47 de la LMV, se lleven a cabo ajustándose a lo previsto al efecto en dichos preceptos, así como a las políticas derivadas de los mismos; (h) solicitar la opinión de expertos independientes en los casos en que lo juzgue conveniente, para el adecuado desempeño de sus funciones o cuando conforme a la LMV o disposiciones de carácter general se requiera; (i) requerir a los Directivos Relevantes y demás empleados de la Sociedad o de las personas morales que ésta controle, reportes relativos a la elaboración de la información financiera y de cualquier otro tipo que estime necesaria para el ejercicio de sus funciones, (j) investigar los posibles incumplimientos de los que tenga conocimiento, a las operaciones, lineamientos y políticas de operación, sistema de control interno y auditoría interna y registro contable, ya sea de la propia Sociedad o de las personas morales que ésta controle, para lo cual deberá realizar un examen de la documentación, registros y demás evidencias comprobatorias, en el grado y extensión que sean necesarios para efectuar dicha vigilancia; (k) recibir observaciones formuladas por accionistas, Consejeros, Directivos Relevantes, empleados y, en general, de cualquier tercero, respecto de los asuntos a que se refiere el inciso anterior, así como realizar las acciones que a su juicio resulten procedentes en relación con tales observaciones; (l) solicitar reuniones periódicas con los Directivos Relevantes, así como la entrega de cualquier tipo de información relacionada con el control interno y auditoría interna de la Sociedad o personas morales que ésta controle; (m) informar al Consejo de Administración de las irregularidades importantes detectadas con motivo del ejercicio de sus funciones y, en su caso, de las acciones correctivas adoptadas o proponer las que deban aplicarse; (n) convocar a Asambleas Generales de Accionistas y solicitar que se inserten en el orden del día de dichas asambleas los puntos que estimen pertinentes; (o) vigilar que el Director General dé cumplimiento a los acuerdos de las Asambleas Generales de Accionistas y del Consejo de Administración de la Sociedad, conforme a las instrucciones que, en su caso, dicte la propia asamblea o el referido Consejo de Administración; (p) vigilar que se establezcan mecanismos y controles internos que permitan verificar que los actos y operaciones de la Sociedad y de las personas morales que ésta controle, se apeguen a la normativa aplicable, así como implementar metodologías que posibiliten revisar el cumplimiento de lo anterior; (q) las demás que los Estatutos y la LMV establezcan, acordes con las funciones que el presente ordenamiento legal le asigna.

### ***Comité de Nominaciones y Compensaciones***

Nuestro comité de nominaciones y compensaciones cuenta con las siguientes responsabilidades:

- proponer nombres de candidatos para nuestro Consejo de Administración en nuestra asamblea de accionistas;
- proponer la compensación de los miembros de nuestro Consejo de Administración y comités de nuestra asamblea de accionistas;
- oyendo la opinión de nuestro Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, recomendar la remoción de miembros de nuestro Consejo de Administración a nuestra asamblea de accionistas; y
- presentar, por lo menos una vez cada año, un reporte a nuestro Consejo de Administración y asamblea de accionistas con respecto a nuestras actividades.

### ***Funcionarios***

A continuación, se presenta la lista actual de funcionarios de primer nivel, su principal ocupación, experiencia en el negocio, incluyendo otras direcciones que hayan ocupado, y sus años de servicio actual. El domicilio de negocios de nuestros funcionarios es Paseo de la Reforma 243, Piso 25, Col. Cuauhtémoc, Ciudad de México, 06500, México. A la fecha, el 75% de los funcionarios de primer nivel son del género masculino.



<b>Nombre</b>	<b>Año de Nombramiento</b>	<b>Puesto</b>
Andrés Conesa Labastida.....	2005	Director General
Ricardo Javier Sánchez Baker.....	2006	Vicepresidente Ejecutivo de Finanzas
James William Sarvis.....	2018	Vicepresidente Ejecutivo de Operaciones
Nicolas E. Ferri.....	2019	Vicepresidente Ejecutivo Comercial
Sergio Alfonso Allard Barroso .....	2010	Vicepresidente Ejecutivo Legal y Relaciones Institucionales
Andrés Castañeda Ochoa	2019	Vicepresidente Ejecutivo de Digital y Experiencia al Cliente
Rosa Angélica Garza Sánchez	2019	Vicepresidente Ejecutivo de Recursos Humanos
Claudia Angélica Cervantes Muñoz .....	2020	Vicepresidente Senior Legal y Cumplimiento

- *Andrés Conesa Labastida.* El señor Conesa ha sido nuestro director general desde 2005 y anteriormente fue presidente y miembro del consejo de administración de Cintra. También ha sido miembro del consejo de administración de IATA, ALTA, SkyTeam, Aeromexpress, Cecam y Seat. Actualmente es miembro del consejo de administración de diversas empresas. Ha ocupado varios puestos en el gobierno, incluyendo director general de planeación hacendaria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y jefe de la unidad de crédito público de la misma Secretaría de 2003 a 2004, director general de asuntos hacendarios internacionales de la Secretaria de Hacienda y Crédito Público de 1998 a 2000, y coordinador de asesores del Subsecretario de Hacienda y Crédito Público de 1997 a 1998. El señor Conesa tiene una licenciatura en economía del ITAM y un doctorado en economía de Massachusetts Institute of Technology. Para la realización de sus estudios de postgrado obtuvo las becas Fulbright y Ford Mac Arthur. En 1997 fue galardonado con el Premio Nacional de Economía que otorga Banamex a nivel de doctorado.
- *Ricardo Javier Sánchez Baker.* El señor Sánchez Baker es nuestro Vicepresidente de Finanzas y ha trabajado en nuestra compañía desde 2006. El señor Sánchez Baker también ha sido Asesor del Director General y Director de Estrategia de Ingresos. También ha sido (1) presidente del Consejo de Administración de Sabre; (2) presidente del comité técnico de Seat; y (3) miembro del Consejo de Administración de Aeromexpress, CECAM y PLM. Asimismo, ha ocupado varios puestos dentro de la Administración Pública Federal entre las que destaca la Dirección General Adjunta de Deuda Pública en la Secretaría de Hacienda y Crédito Público de 2003 a 2005. El señor Sánchez Baker tiene una licenciatura en economía de la Universidad Iberoamericana, un postgrado en finanzas del ITAM y un doctorado en economía de la University of California en Los Ángeles.
- *James W. Sarvis.* El señor Sarvis Se unió al gran equipo de Aeroméxico como Vicepresidente Ejecutivo de Operaciones desde noviembre del 2018. Previamente se desempeñó como VP de Servicios a Bordo a cargo de 24000 sobrecargos y VP de Operaciones y Servicios al Cliente en 220 aeropuertos estadounidenses en la Compañía Delta Air Lines. Cuenta con 44 años de experiencia en la aviación.
- *Nicolas Ferri.* Nicolas se unió al equipo ejecutivo de Aeroméxico como Vicepresidente Ejecutivo Comercial en agosto de 2019. Previamente, se desempeñó como Vicepresidente de América Latina y Alianzas - Américas en Delta Air Lines, siendo responsable de la integración comercial de la sociedad con Aeroméxico, además de supervisar las alianzas de Delta con WestJet y Gol. También se desempeñó en varias posiciones de liderazgo senior en United y la alianza Oneworld. Ha vivido y trabajado en Uruguay, Costa Rica, EE.UU., Italia, Taiwán, Hong Kong, Canadá y Brasil. Nacido y criado en Montevideo, Uruguay, Nicolas habla con fluidez inglés, español, portugués, alemán e italiano.
- *Sergio Alfonso Allard Barroso.* El señor Allard es nuestro Vicepresidente Ejecutivo Legal y Relaciones Institucionales y ha trabajado para nuestra compañía desde 2010. Asimismo, el señor Allard fue director de asuntos comerciales de Spannair y director corporativo de asuntos comerciales de Mexicana de Aviación. El señor Allard tiene una licenciatura en actuaría de la Universidad Nacional Autónoma de México, y una maestría en economía e ingeniería financiera de la Universidad La Salle.

- *Andrés Castañeda Ochoa.* El señor Castañeda es nuestro Vicepresidente Ejecutivo de Digital y Experiencia al Cliente. Previo a formar parte de Aeroméxico se desempeñó como Director de Operaciones en Clarus Digital y Gerente en Medios y Comunicación en la División México de Unilever.
- *Rosa Angélica Garza Sánchez.* La señora Garza es nuestra Vicepresidenta Ejecutiva de Recursos Humanos, responsable de la adquisición, gestión y desarrollo del talento, así como de permear una cultura de excelencia y de alto desempeño entre los más de 15,000 empleados a nivel global. A lo largo de su trayectoria ha ocupado roles clave en compañías como PepsiCo donde fue directora senior de Recursos Humanos México y, más recientemente, de Desarrollo Organizacional para Latinoamérica. Anterior a esto fungió como Directora de Recursos Humanos de Microsoft México. La señora Garza es Licenciada en Psicología Organizacional egresada del ITESM y cuenta con un MBA.
- *Claudia Angélica Cervantes Muñoz:* La Sra. Cervantes es nuestra Vicepresidenta Senior Legal y de Cumplimiento. Posee más de 24 años de experiencia como abogado en la industria de la aviación en Aeroméxico. La señora Cervantes tiene una licenciatura de la Universidad La Salle; especialidad en Derecho Civil de la Universidad Panamericana y un programa de alta dirección por el IPADE.

### **Vigilancia**

De acuerdo con los estatutos de Grupo Aeroméxico y con las disposiciones de la LMV, la vigilancia de la gestión, conducción y ejecución de los negocios de la Sociedad y de las personas morales que controle, considerando la relevancia que tengan estas últimas en la situación financiera, administrativa y jurídica de la Sociedad, estará a cargo del Consejo de Administración, del Comité de Auditoría y Practicas Societarias, así como de la persona moral que realiza la auditoría externa de la Sociedad, cada uno en el ámbito de sus respectivas competencias, según lo señalado en la LMV.

### **Prestaciones Consejeros y Directivos Relevantes**

El monto total que representan las remuneraciones a consejeros y miembros de alta dirección que se percibieron durante el último ejercicio se encuentran en la Nota 7 de los Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 2019 y 2018 (Con el Informe de los Auditores Independientes), elaborado por KPMG, Cárdenas Dorsal, S.C.

### **Compensación de Consejeros y Funcionarios y Plan de Opción de Acciones para Ejecutivos**

Para el año terminado el 31 de diciembre de 2019, la remuneración total que la Emisora pagó a sus consejeros y miembros de Alta Dirección fue de aproximadamente \$105.6 millones de pesos, lo que incluye compensación fija y compensación variable.

Para el año terminado el 31 de diciembre de 2019, la compensación de nuestros funcionarios de la alta dirección pagada o acumulada en ese año incluye beneficios a corto plazo, bonos de compensación variable y pagos basados en el otorgamiento de restringidas. Los bonos anuales son aprobados por nuestro comité de nominaciones y compensaciones con base en varios factores del desempeño de la empresa.

Ninguno de nuestros consejeros o funcionarios son parte de un contrato celebrado con nosotros o alguna de nuestras subsidiarias con respecto a beneficios después de la terminación de la relación laboral. Nuestra Empresa no paga pensiones o beneficios para el retiro u otros beneficios a nuestros consejeros en su calidad de consejeros. Nuestros funcionarios ejecutivos son elegibles para recibir beneficios para el retiro o por terminación de la relación laboral conforme a la legislación mexicana en los mismos términos que los demás empleados.

La cuenta Compañía con un Plan de suscripción de Acciones para los funcionarios que cumplan con los parámetros que determine el Consejo de Administración y/o el Comité de Nominaciones y Compensaciones.

## Principales Accionistas

La siguiente tabla muestra una integración aproximada de los accionistas que la empresa tiene conocimiento a esta fecha, de acuerdo con la información proporcionada a la Compañía:

Accionistas	Acciones
Inversionistas, consejeros y personas relacionadas <sup>(1)</sup>	145,341,967
Delta	349,757,660
Otros accionistas	187,020,166
<hr/>	
Total de acciones en circulación	682,119,793
<hr/>	
Acciones en tesorería	83,730,300
Total acciones Autorizadas	765,850,093

(1) La información del número de acciones es estimada.

De acuerdo con la información proporcionada a la Compañía por sus consejeros y directivos relevantes, los señores consejeros Eduardo Tricio Haro, José Antonio Tricio Haro y Valentín Diez Morodo son, de manera individual, titulares de más del 1% y menos del 10% de las acciones en circulación de la Sociedad. Hasta donde es conocimiento de la Compañía, ningún accionista, de manera individual, ejerce influencia significativa, control o poder de mando sobre Aeroméxico. Además, la Compañía no se encuentra controlada, directa o indirectamente, por alguna persona física o moral, o gobierno extranjero.

### (D) Estatutos Sociales y Otros Convenios

A continuación, se presenta un resumen de algunas disposiciones de Estatutos, la LMV y la Ley de Inversión Extranjera. Esta descripción no pretende ser exhaustiva y está sujeta a lo establecido en nuestros Estatutos. Para una descripción de las disposiciones de nuestros Estatutos respecto de la integración y operación de nuestro Consejo de Administración, nuestro Comité Ejecutivo, nuestro Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, y nuestro Comité de Nominaciones y Compensaciones, ver Sección “(4) Administración – (c) Administradores y Accionistas”.

### Constitución

La Sociedad se constituyó el 19 de marzo de 2002, de conformidad con la legislación mexicana como Grupo Aeroméxico, S.A de C.V. En 2011 se reformaron los Estatutos a fin de modificar la denominación de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. y adoptar el régimen aplicable a una sociedad anónima bursátil listada en el mercado de valores mexicano. El domicilio social se encuentra en la Ciudad de México.

Los Estatutos están disponibles para consulta en las oficinas de la Bolsa Mexicana de Valores y en su sitio web, <http://www.bmv.com.mx>.

### Duración

Los Estatutos establecen que la Sociedad tiene una duración de noventa y nueve años.

### Objeto Social

El objeto social, de conformidad con los Estatutos, es promover, constituir, organizar, explotar y tomar participación en el capital y patrimonio de todo género de sociedades mercantiles, civiles, asociaciones o empresas industriales, comerciales, de servicios o de cualquier otra índole, tanto nacionales como extranjeras, así como participar en su administración o liquidación y llevar a cabo otras actividades accesorias para ayudarnos en la conducción de nuestro negocio.

### **Capital Social y Derechos de Voto**

Grupo Aeroméxico es una sociedad anónima bursátil de capital variable. Cualquier aumento o disminución en la parte mínima fija de capital social debe ser aprobado por una asamblea extraordinaria de accionistas y consecuentemente se debe reformar los Estatutos a fin de reflejar dicha aprobación. Cualquier aumento o disminución de la parte variable de del capital debe ser aprobada por una asamblea general ordinaria de accionistas sin que sea necesario reformar los Estatutos.

Para mayor información, ver Sección “(4)Administración – (c)Administradores y Accionistas – Principales Accionistas” y los Estados Financieros que se anexan a este reporte anual.

Existen restricciones a los derechos corporativos otorgados a los accionistas extranjeros. Para mayor información ver Sección “(1)Información General – (c)Factores de Riesgo – Riesgos Relacionados con Nuestras Acciones”.

### **Registro y Transmisión**

La Sociedad mantiene un registro de acciones y, de conformidad con la ley aplicable, únicamente reconoce como accionistas a las personas que están registradas como tales en nuestro registro de acciones (incluyendo accionistas que mantengan acciones a través de registros en cuentas con Indeval, que están inscritos en nuestro registro de acciones y participantes del Indeval). Nuestros accionistas pueden detentar sus acciones en la forma de títulos físicos o a través de asientos en libros de instituciones que tengan cuentas con el Indeval. Se podrán mantener cuentas con el Indeval a través de intermediarios, bancos y otras entidades aprobadas por la CNBV.

### **Prohibición de Adquisición de Acciones por Subsidiarias**

De conformidad con la LMV y conforme a las disposiciones de nuestros Estatutos, las entidades que sean directa o indirectamente controladas por la Sociedad no pueden adquirir, ya sea directa o indirectamente, nuestras acciones u otros títulos de crédito que representen nuestras acciones, a menos que dichas acciones sean adquiridas a través de un fondo de inversión.

### **Cambios en El Capital Social y Derechos de Preferencia por Aumentos de Capital en Los Estatutos**

Salvo por aumentos y reducciones con acciones de tesorería, la recompra de acciones de conformidad con las reglas de la LMV y los aumentos realizados en el rango permitido por el capital social autorizado, todo aumento y disminución de la parte fija o variable del capital social debe ser aprobado por la mayoría de los accionistas presentes en una asamblea general extraordinaria o una asamblea general ordinaria, respectivamente. En caso de aumento de capital social (salvo por ofertas públicas de acciones o reventa de acciones de tesorería como resultado de recompras de acciones realizadas de conformidad con las reglas de la LMV y otras excepciones contempladas en los estatutos tales como la realización de ciertos aumentos de capital en especie), los accionistas tienen el derecho a suscribir y pagar acciones nuevas emitidas como resultado de dicho aumento en proporción a su participación accionaria a dicha fecha. Ver Sección “(4)Administración – (d)Estatutos Sociales y Otros Convenios – Recompras de Acciones”.

Asimismo, los Estatutos de la Sociedad contemplan que cualquier operación realizada por una persona o grupo de personas para adquirir 2.5% o más de las acciones en circulación requiere de la previa autorización del Consejo de Administración, inclusive en los casos que ya cuenten con tenencias accionarias del 2.5% (dos

punto cinco por ciento) o más (en el entendido que para la aprobación de una acumulación por competidores directos o indirectos de la Sociedad o sus empresas subsidiarias o afiliadas, requerirá de una aprobación de cuando menos el 75% de los consejeros). Dicha autorización también se requiere para la celebración de contratos que resulten en el ejercicio conjunto de derechos de voto igual o mayor al 2.5% u otro múltiplo de 2.5% del capital social de la Sociedad. En caso que dichas operaciones no cumplan con los requisitos descritos anteriormente, los accionistas en cuestión no podrán ejercer sus respectivos derechos corporativos, incluyendo, sin limitar, sus derechos de voto.

En adición a lo señalado anteriormente, la persona o grupo de personas que pretendan adquirir o alcanzar por cualquier medio, directa o indirectamente, la titularidad del 30% (treinta) por ciento o más de acciones ordinarias de la sociedad, dentro o fuera de alguna bolsa de valores, mediante una o varias operaciones de cualquier naturaleza, simultáneas o sucesivas, estarán obligadas a realizar la adquisición mediante oferta pública conforme a las características señaladas en el artículo 98 de la LMV y ajustándose a lo establecido en el artículo 97 de la citada LMV.

De acuerdo a lo estipulado por los Estatutos de la Sociedad, las entidades que directa o indirectamente sean controladas por la Sociedad no tendrán derecho a adquirir, directa o indirectamente, acciones u otros títulos de crédito que representen sus acciones, a menos que dichas acciones sean adquiridas a través de una sociedad de inversión.

### **Cambios al Capital Fijo o Variable**

De conformidad con nuestros Estatutos y la legislación aplicable, nuestro capital social está compuesto por una porción mínima, correspondiente al capital fijo, y podrá tener una porción de capital variable, mismas que están representadas por nuestras acciones. Con excepción de aumentos en el capital social que resulten de una oferta pública de acciones de tesorería, (1) la porción fija de nuestro capital social únicamente podrá ser aumentada o reducida mediante resolución de una asamblea general extraordinaria de accionistas y para llevar a cabo estos aumentos o disminuciones se deberán reformar nuestros Estatutos, y (2) la porción variable de nuestro capital social únicamente podrá ser aumentada o reducida mediante resolución de una asamblea general ordinaria de accionistas y no será necesaria reforma alguna para llevar a cabo estos aumentos o disminuciones. Nuestro Consejo de Administración podrá autorizar aumentos al capital social que no excedan de la porción variable máxima autorizada.

### **Derechos de Suscripción Preferente**

De conformidad con nuestros Estatutos y la legislación aplicable, excepto en las circunstancias descritas más adelante, en caso de un aumento en nuestro capital social, un accionista registrado generalmente tiene el derecho preferente de suscribir un número suficiente de acciones para mantener su mismo porcentaje de participación accionaria. El derecho de suscripción preferente deberá ejercerse dentro del plazo fijado por los accionistas en la asamblea que declare el aumento de capital, mismo que no podrá ser menor a 15 días a partir de la publicación de la notificación del aumento de capital en el diario oficial de nuestro domicilio social.

Las acciones emitidas por la Sociedad en relación con un aumento en nuestro capital variable, con respecto a las cuales no se hayan ejercido derechos de suscripción preferente, podrán ser vendidas a terceros en los mismos términos y condiciones previamente aprobados por los accionistas o el Consejo de Administración, pero en ningún caso por debajo del precio al que fueron ofrecidas a los accionistas. De conformidad con la ley mexicana, los derechos de preferencia no pueden ser renunciados anticipadamente.

La LMV permite que el derecho de suscripción preferente no sea aplicable a la emisión y venta de acciones de una sociedad anónima bursátil a través de ofertas públicas, si esto es permitido por nuestros Estatutos y siempre que se cuente con la autorización de la CNBV para realizar la oferta pública y con la aprobación de nuestra asamblea extraordinaria de accionistas convocada para tal efecto. El derecho de suscripción preferente no es aplicable respecto de:

- acciones emitidas por la Sociedad en relación con fusiones;

- acciones emitidas en relación con la conversión de valores convertibles, cuya emisión haya sido previamente aprobada por nuestros accionistas y el cumplimiento de otras formalidades;
- acciones emitidas en relación con la capitalización de las cuentas señaladas en nuestro balance general; y
- la reventa de acciones de tesorería como resultado de recompras de acciones llevadas a cabo por la Sociedad en la Bolsa Mexicana de Valores.

Es posible que los accionistas extranjeros no puedan ejercer los derechos de suscripción preferente en caso de aumentos de capital futuros, salvo que se reúnan ciertas condiciones. La Emisora no está obligada a adoptar ninguna medida para permitir dicho ejercicio. Ver *“Factores de Riesgo - Es posible que los derechos de preferencia para suscribir nuestras acciones no estén disponibles para los accionistas extranjeros.”*

## **Restricciones Aplicables a Inversionistas Extranjeros**

### ***Restricciones de Propiedad de conformidad con la Ley de Inversión Extranjera***

La participación de extranjeros en el capital social de algunas sociedades mexicanas está regulada por la Ley de Inversión Extranjera y el Reglamento de la Ley de Inversión Extranjera. La Secretaría de Economía y la Comisión Nacional de las Inversiones Extranjeras son responsables de la aplicación de la Ley de Inversión Extranjera y del Reglamento de la Ley de Inversión Extranjera.

La Ley de Inversión Extranjera reserva algunas actividades económicas exclusivamente al Estado mexicano y limita la inversión extranjera en sociedades que realizan ciertas actividades, tales como la prestación del servicio de transporte aéreo nacional. Por “inversionista mexicano” se entiende: (1) una persona física de nacionalidad mexicana, o (2) una persona moral mexicana cuyos documentos constitutivos no permitan que inversionistas extranjeros sean propietarios de o controlen, directa o indirectamente, acciones de su capital social (a la que se le denomina una cláusula de exclusión de extranjeros). Todas las demás personas son consideradas “inversionistas extranjeros” de conformidad con la normatividad mexicana.

Conforme a la Ley de Inversión Extranjera, los inversionistas extranjeros no pueden ser propietarios, directa o indirectamente, de más del 49% del capital social con derecho a voto de una sociedad mexicana a la que el gobierno federal, a través de la SCT, haya otorgado una concesión para prestar servicios de transporte aéreo de pasajeros, mercancías y correspondencia, de conformidad con la Ley de Aviación Civil (como Aeroméxico y Aeroméxico Connect).

### ***Restricciones de Inversión Neutra en Nuestros Estatutos Sociales***

El 30 de marzo de 2011, la Dirección General de Inversión Extranjera nos autorizó la emisión de una serie única de acciones, mismas que serían consideradas “inversión neutra”, por lo tanto, permitiendo que los Accionistas Extranjeros sean dueños de dichas acciones, sujeto a lo siguiente: (1) las acciones propiedad de inversionistas Mexicanos siempre deberán representar por lo menos, el 10% de la totalidad de las acciones representativas de nuestro capital social; (2) nuestras acciones propiedad de Accionistas Extranjeros, sólo conferirán cierto derecho de voto y otros derechos descritos más adelante; (3) en ningún caso el total de la “inversión neutra” podrá exceder del 90% de la totalidad de las acciones representativas de nuestro capital social; y (4) los inversionistas mexicanos deberán conservar la facultad de determinar nuestro control administrativo y de gestión. Dichas condiciones se encuentran previstas en nuestros Estatutos. Al momento de transmitir estas acciones a un inversionista mexicano, se otorgan derechos de voto a estas acciones y éstas dejan de ser consideradas “inversión neutra” para efectos de la Ley de Inversión Extranjera. Las acciones que se consideran “inversión neutra” no se considerarán para efectos de la determinación del porcentaje de inversión extranjera en nuestro capital social.

Las acciones propiedad de Accionistas Extranjeros únicamente conferirán los siguientes derechos con respecto a nuestras asambleas de accionistas:

- los derechos de minoría según se describen en “—*Asambleas de Accionistas y Derechos de Voto—Algunos Derechos de Minorías*”;
- el derecho de asistir a asambleas generales ordinarias de accionistas y asambleas generales extraordinarias de accionistas (y votar sujeto a la limitación señalada más adelante);
- el derecho de voto con respecto a resoluciones relacionadas con (1) la aprobación de operaciones que representen más del 20% de nuestros activos consolidados, (2) cualquier solicitud para cancelar el registro de nuestra acción es en el RNV que mantiene la CNBV, o (3) aumentos o disminuciones de nuestro capital social; y
- con respecto a otros asuntos considerados en nuestras asambleas generales ordinarias de accionistas, los Accionistas Extranjeros únicamente podrán votar acciones de las que sean propietarios hasta por un máximo equivalente a 49% de las acciones, con derecho a votos presentes o representados en la asamblea. En caso que el número de acciones de los Accionistas Extranjeros que pretendan votar exceda del 49% del número de las acciones propiedad de accionistas mexicanos presentes o representadas en cualquier asamblea, nosotros (1) daremos efecto a los votos de cada Accionista Extranjero de forma proporcional con base en la porción de todas las acciones votadas por los Accionistas Extranjeros que estén presentes o representadas en esa asamblea, y (2) consideraremos todas las acciones propiedad de Accionistas Extranjeros que excedan del 49% de las acciones de inversionistas mexicanos presentes o representados en la asamblea a ser votadas en el mismo sentido que los votos de la mayoría de los inversionistas mexicanos.

Para que nuestras acciones puedan ser consideradas como inversión neutra de conformidad con la Ley de Inversión Extranjera y el Reglamento de la Ley de Inversión Extranjera, 10% de nuestro capital social deberá ser, en todo momento, propiedad de inversionistas mexicanos. Los inversionistas mexicanos que deben ser propietarios en todo momento del 10% de nuestro capital social o una parte de ese porcentaje que son personas morales, deberán contar con cláusula de exclusión de extranjeros en sus estatutos sociales (esto es, una disposición que no permita a inversionistas extranjeros controlar dichas sociedades). Para cumplir con este requerimiento, nuestro Consejo de Administración ha adoptado políticas y procedimientos conforme a los cuales los accionistas con una participación mayor al 2.5%, los miembros de nuestro Consejo de Administración, nuestro director general y nuestros principales funcionarios están obligados a notificarnos anticipadamente cuando se lleven a cabo operaciones con nuestras acciones. Estas políticas y procedimientos nos permiten monitorear el cumplimiento de dichas personas con la LMV y sus reglamentos y nos dan la oportunidad de adoptar las medidas necesarias para ese cumplimiento.

#### ***Jurisdicción Exclusiva en Acciones Legales Relacionadas con Nuestros Estatutos Sociales***

Nuestros Estatutos establecen que cualquier controversia relacionada con la interpretación o cumplimiento de los Estatutos se someterá a la jurisdicción de los tribunales competentes ubicados en la Ciudad de México.

#### **Pérdida de Acciones si un Accionista Invoca la Protección de Gobiernos Extranjeros**

Conforme a la ley mexicana, nuestros Estatutos establecen que “*los accionistas extranjeros actuales o futuros de la Sociedad se obligan formalmente con la Secretaría de Relaciones exteriores a considerarse como nacionales respecto de las acciones de la Sociedad que adquieran o de que sean titulares, así como de los bienes, derechos, concesiones, participaciones o intereses de que la Sociedad sea titular o bien de los derechos y obligaciones que deriven de los contratos con las autoridades mexicanas en que la Sociedad sea parte, y a no invocar por lo mismo, la protección de su gobierno, bajo la pena, en caso contrario, de perder en beneficio de la Nación Mexicana las acciones emitidas por esta Sociedad que hubiesen adquirido*”. De conformidad con esta disposición, se considera que un accionista extranjero ha aceptado invocar la protección de su propio gobierno al solicitar a dicho gobierno el interponer una demanda diplomática en contra del gobierno de México con respecto a los derechos del accionista como accionista, pero no se considera que ha

renunciado a cualquier otro derecho que pudiera tener de conformidad con la legislación mexicana, con respecto a su inversión en nuestra Sociedad. Si el accionista invoca dicha protección gubernamental en contravención a este acuerdo, sus acciones podrían perderse en beneficio del gobierno mexicano. Las leyes mexicanas requieren que dicha disposición sea incluida en los estatutos sociales de todas las sociedades mexicanas a menos que dichos estatutos sociales prohíba la propiedad de acciones por personas extranjeras.

### **Asambleas de Accionistas y Quórum**

De conformidad con los Estatutos de la Sociedad, las asambleas de accionistas pueden ser ordinarias, extraordinarias y especiales. Son asambleas ordinarias las que se reúnen para tratar cualquier asunto que no esté reservado expresamente para la asamblea extraordinaria y para la aprobación de cualquier tipo de operaciones celebradas con respecto a cualquier entidad controlada por nosotros que, en un ejercicio fiscal, exceda del 20% o más de los activos consolidados de acuerdo con los estados financieros trimestrales más recientes. Las asambleas ordinarias se celebrarán cuando menos una vez al año, dentro de los cuatro meses siguientes al cierre de cada ejercicio social para aprobar, entre otras cuestiones, el informe del Consejo de Administración con respecto a los estados financieros, la designación o ratificación de los miembros del Consejo de Administración, en su caso, el decreto de dividendos y la determinación de los emolumentos de los consejeros.

Son asambleas extraordinarias las que se reúnen para considerar cualquiera de los asuntos a que se refiere el artículo 182 de la LGSM, tales como cambio del objeto social, fusión, escisión, transformación, disolución o liquidación de la Sociedad, modificaciones de los estatutos, y cualquier otro asunto que de conformidad con los Estatutos deba ser aprobado por una asamblea extraordinaria. Son asambleas especiales de accionistas las que reúnen a los accionistas de una determinada serie o clase para considerar cualquier asunto que afecte a dichos accionistas pero no a los accionistas de otras series o clases.

De conformidad con los Estatutos, la Asamblea General Ordinaria de Accionistas se considerará legalmente instalada en virtud de primera convocatoria si a ella concurren accionistas que representen el 50% (cincuenta por ciento) de las acciones con derecho a voto en la misma y sus resoluciones serán válidas si son adoptadas por el voto favorable de la mayoría de las acciones presentes o representadas en la asamblea. Las asambleas ordinarias de accionistas celebradas en virtud de segunda o ulterior convocatoria serán válidamente celebradas cualquiera que sea el número de acciones representadas en la asamblea, y sus resoluciones serán válidamente adoptadas por mayoría de votos. El quórum mínimo requerido para una asamblea extraordinaria de accionistas en primera convocatoria es del 75% de las acciones representativas del capital social y sus resoluciones serán válidas si son adoptadas por el voto favorable de al menos el 50% de las acciones representativas del capital social; las asambleas extraordinarias de accionistas celebradas en virtud de segunda o ulterior convocatoria serán válidamente celebradas con al menos el 50% de las acciones representativas del capital social y sus resoluciones serán válidas cuando sean adoptadas por el voto favorable de las acciones que representen al menos el 50% de dicho capital social.

Adicionalmente, nuestros estatutos establecen que los siguientes asuntos deben ser en todo caso aprobados con el voto favorable de al menos dos terceras partes del total de acciones en circulación de la Sociedad:

- Modificaciones a los estatutos sociales de Grupo Aeroméxico o de cualquiera de sus subsidiarias que afecte la inversión extranjera, la inversión neutra o el control.
- Fusión, o venta, transmisión u disposición de todos o una parte sustancial de los activos a cualquier tercero, de la Sociedad o cualquiera de sus subsidiarias.
- Cambios en la naturaleza del negocio en el que la Sociedad o cualquiera de sus subsidiarias.
- Una vez que haya sido aprobado por nuestro Consejo de Administración, cualquier adquisición por un competidor del 2.5% o más de nuestras acciones en circulación.



- Asuntos referidos en las fracciones I, II, IV, V, VI y VII del artículo 182 de la Ley General de Sociedades Mercantiles.
- Asuntos referidos en el artículo 47 de la LMV.

Con la excepción de los asuntos referidos en el numeral x anterior, que en primera instancia deben ser aprobados por el Consejo de Administración, los asuntos antes referidos estarán reservados para aprobación de la Asamblea de Accionistas y no por cualquier otro órgano corporativo, incluyendo el Consejo de Administración.

Las convocatorias para las asambleas de accionistas deberán publicarse en el sistema electrónico de la Secretaría de Economía con cuando menos 15 días naturales de anticipación a la fecha establecida para la asamblea. De conformidad con la legislación mexicana, los Estatutos exigen que toda la información sobre los asuntos que se someterán a la deliberación de la asamblea sea puesta a disposición a partir de la fecha de entrega del aviso de la asamblea.

### ***Conflictos de Intereses de Accionistas***

De conformidad con la ley mexicana, un accionista se deberá abstener de estar presente en la deliberación y votación de un asunto en el que tenga un conflicto de interés. Si no obstante el accionista vota dicho accionista será responsable de los daños, pero únicamente si la operación no hubiese sido aprobada sin el voto de dicho accionista. La determinación del interés en conflicto sería inicialmente realizada por el accionista, sujeto a una determinación judicial en contrario. La ley mexicana no establece reglas precisas para el criterio que debe ser aplicado en relación con la determinación de conflictos de interés.

### **Derechos de los Accionistas Minoritarios**

Los Estatutos de la Sociedad establecen protecciones para los accionistas minoritarios. Los derechos de los accionistas minoritarios son los que deben otorgar las sociedades anónimas bursátiles de conformidad con la LMV.

### ***Algunos Derechos de Minorías***

La LMV y la Ley General de Sociedades Mercantiles establecen las siguientes protecciones para los accionistas minoritarios:

- los titulares de por lo menos el 10% de las acciones en circulación podrán designar a un miembro de nuestro Consejo de Administración y a respectivo su suplente por cada 10% de nuestras acciones que sean propietarios (en el entendido que los Accionistas Extranjeros en ningún caso podrán designar a más del 49% de los miembros de nuestro Consejo de Administración con base en este derecho). Tal designación sólo podrá revocarse por otro accionista si se revoca el nombramiento de todos los demás consejeros, y la misma deberá enviarse a nuestro comité de nominaciones y compensaciones con anterioridad a la asamblea de accionistas correspondiente;
- los titulares de por lo menos el 10% de las acciones en circulación podrán solicitar por escrito al presidente del Consejo de Administración o del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias que convoque a una asamblea de accionistas para tratar los asuntos indicados en la solicitud, y, si la asamblea no es convocada dentro de los 15 días siguientes a la fecha de dicha solicitud, dichos titulares podrán solicitar que un tribunal competente convoque la asamblea;
- cualquier titular de acciones podrá solicitar que se convoque a una asamblea de accionistas en caso que no se haya celebrado una asamblea de accionistas por dos años consecutivos o si las asambleas de accionistas celebradas durante dicho periodo no han considerado el informe del Consejo de

Administración del año anterior o nuestros estados financieros consolidados o no han elegido consejeros o determinado su compensación;

- los titulares de por lo menos el 10% de las acciones en cualquier asamblea de accionistas podrán solicitar que se aplaze por tres días la consideración de cualquier resolución con respecto a cualquier asunto respecto del cual no se consideren suficientemente informados;
- los titulares del 20% de nuestras acciones en circulación podrán oponerse judicialmente a cualquier resolución de las asambleas generales respecto de las cuales tengan derecho de voto, siempre que (1) la demanda se presente dentro de los 15 días siguientes a la fecha de clausura de la asamblea correspondiente, (2) que la demanda señale la cláusula de los Estatutos o el precepto legal infringido y el concepto de violación, (3) que los reclamantes no hayan concurrido a la Asamblea o hayan dado su voto en contra de la resolución; en el entendido que la ejecución de las resoluciones impugnadas podrá suspenderse por el juez competente, siempre que los reclamantes dieren fianza bastante para responder de los daños y perjuicios que pudieren causarse a la Emisora por la inexecución de dichas resoluciones; y
- los titulares del 5% o más de nuestras acciones en circulación podrán iniciar acciones en contra de los miembros del Consejo de Administración, funcionarios y otros accionistas en ciertas circunstancias.

### **Información a los Accionistas**

- El Consejo de Administración es responsable de presentar la siguiente información a la asamblea general ordinaria de accionistas: (i) informes al Comité de Auditoría y Prácticas Societarias previamente sometidos al Consejo de Administración, (ii) los principales resultados de su revisión de los estados financieros de la emisora (y, en su caso, de sus subsidiarias), (iii) dictamen del auditor externo, (iv) opinión del Consejo de Administración respecto del informe del Director General, previamente sometida al Consejo de Administración, (v) un informe en que se expliquen las políticas principales y criterios contables utilizados en la elaboración de los estados financieros de la Sociedad, y (vi) el informe sobre las operaciones y actividades en las que hubiere intervenido conforme a lo previsto en la LMV.
- Los Estados Financieros Auditados y los estados financieros trimestrales no auditados de la Sociedad deben darse a conocer de conformidad con las disposiciones generales de la LMV y las normas de carácter general emitidas por la CNBV, y deben estar a disposición del público en el sitio web de la BMV. También se exige presentar un informe anual ante la BMV, el que también debe estar disponible en el sitio web de la BMV.
- la BMV, el que también debe estar disponible en el sitio web de la BMV.

### **Nombramiento de Consejeros**

- La LMV establece que los consejos de administración de sociedades anónimas bursátiles deben de estar integrados por un máximo de 21 miembros de los cuales al menos el 25% deberán ser “independientes”. La asamblea general de accionistas es responsable del nombramiento de consejeros y sus respectivos suplentes, los cuales en

el caso de los consejeros independientes también deben de ser calificados como independientes.

- De conformidad con la legislación mexicana y los Estatutos de la Sociedad, cualquier accionista o grupo de accionistas que posea el 10% o más de las acciones pagadas tiene derecho a designar un consejero, (en el entendido que los Accionistas Extranjeros en ningún caso podrán designar a más del 49% de los miembros del Consejo de Administración con base en este derecho). La elección de un consejero efectuada por los accionistas minoritarios únicamente podrá ser revocada a partir de la revocación del nombramiento de todos los demás miembros del consejo.
- En términos del artículo 24 de la Ley del Mercado de Valores, los Consejeros permanecerán en el cargo un año y continuarán en el desempeño de sus funciones aun cuando hubiese concluido el plazo para el que hubiesen sido designados o por renuncia al cargo, hasta por un plazo de 30 (treinta) días naturales, a falta de la designación del sustituto o cuando éste no tome posesión de su cargo, sin estar sujetos a lo dispuesto en el artículo 154 de la Ley General de Sociedades Mercantiles.
- El Consejo de Administración podrá designar Consejeros provisionales, propietarios o suplentes, sin intervención de la Asamblea General de Accionistas, cuando se actualice alguno de los supuestos señalados en el párrafo anterior, cuando hubiesen dejado su cargo por cualquier causa o en el caso del artículo 155 de la Ley General de Sociedades Mercantiles. La Asamblea General de Accionistas de la Sociedad ratificará dichos nombramientos o designará a los Consejeros sustitutos en la asamblea de accionistas inmediata siguiente, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 50, fracción I de la Ley del Mercado de Valores.
- En términos de los estatutos sociales, no podrá removerse a más de una tercera parte de los Consejeros en un período de 3 (tres) ejercicios sociales.
- El Consejo de Administración deberá reunirse al menos cada tres meses y en cualquier momento en que sea convocado por su presidente, el Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, o el 25% o más de los consejeros.
- El quórum de asistencia necesario para celebrar válidamente una sesión del Consejo de Administración es de al menos la mayoría de los consejeros. Las resoluciones del Consejo de Administración requieren del voto favorable de, por lo menos, el 50% de los consejeros presentes en dicha sesión. El presidente del Consejo de Administración tiene voto de calidad en caso de empate.

#### **Facultades del Consejo de Administración**

- Los Estatutos de la Sociedad establecen que el Consejo de Administración tiene, entre otras facultades la de determinar las estrategias de negocios, así como para vigilar la administración de la Sociedad y sus subsidiarias, con base en la relevancia que dichas subsidiarias tienen con respecto a la situación financiera, administrativa y legal de la Sociedad. Este amplio poder incluye el nombramiento y revocación del Director General, así como la determinación de las políticas de remuneración del Director General y otros funcionarios.
- Facultades del Presidente del Consejo de Administración, del Presidente Comité Ejecutivo y del Director General.
- Los Estatutos Sociales establecen que el Presidente del Consejo de Administración, el Presidente del Comité Ejecutivo y el Director General cuentan con el poder de

administrar y conducir y ejecutar los objetivos de negocios de acuerdo con las estrategias, políticas y lineamientos determinados y aprobados por el Consejo de Administración. Para cumplir con estas responsabilidades, cada uno de dichas personas cuenta con poderes para actos de administración y pleitos y cobranzas (de acuerdo con las disposiciones del Consejo de Administración). El Director General es responsable, entre otras actividades, de: (i) dar cumplimiento a las resoluciones de las asambleas de accionistas y del Consejo de Administración conforme a las instrucciones que, en su caso, le gire la propia asamblea o el Consejo, (ii) difundir información relevante y eventos que deben de ser revelados al público de conformidad con lo previsto por la LMV, (iii) verificar que se realicen, en su caso, las aportaciones de capital realizadas por los accionistas, (iv) dar cumplimiento a los requisitos legales con respecto a los dividendos que se paguen a los accionistas, y (v) elaborar y presentar al Consejo de Administración los informes, estrategias de negocios y demás información conforme a la LMV.

- Según se establece en los Estatutos, en términos de lo dispuesto en el artículo 28, fracción VIII de la Ley del Mercado de Valores, el Presidente del Consejo de Administración, el Presidente del Comité Ejecutivo y el Director General requerirán la autorización del Consejo de Administración para ejercer cualesquier actos de dominio, contratar endeudamientos a nombre de la Sociedad o celebrar operaciones fuera del curso ordinario de negocios a nombre de la Sociedad en exceso de lo que determine el Consejo de Administración.

## **Dividendos**

En cada una de nuestras asambleas generales ordinarias anuales de accionistas, nuestro Consejo de Administración presenta nuestros estados financieros consolidados del ejercicio fiscal anterior, junto con un informe sobre dichos estados financieros preparado por nuestro Consejo de Administración, a los accionistas para su aprobación. Una vez aprobados los estados financieros por nuestros accionistas, los accionistas determinan la asignación de nuestra utilidad neta del ejercicio anterior. Conforme a la legislación aplicable, los dividendos pueden ser pagados de resultados acumulados derivados de los resultados del ejercicio respectivo o de ejercicios anteriores, si (i) se ha creado o mantenido la reserva legal, reservando anualmente el 5% de las utilidades netas, hasta que la reserva legal represente al menos el 20% del capital suscrito y pagado, o se decida aunque la reserva sea menor del 20%, (ii) los accionistas, reunidos en asamblea de accionistas, aprueben los resultados que reflejen las utilidades y el pago de los dividendos, y (iii) las pérdidas correspondientes a ejercicios fiscales anteriores hayan sido pagadas o absorbidas.

Nuestros Estatutos requieren que los dividendos sean declarados y pagados únicamente sujeto a las limitaciones descritas anteriormente y con la aprobación de la mayoría de nuestras acciones en circulación presentes o representadas en una asamblea general ordinaria de accionistas. Todas las acciones en circulación al momento en que se declare un dividendo u otra distribución tienen derecho a recibir el dividendo u otra distribución por partes iguales. Las acciones de tesorería no tendrán derecho a los dividendos u otras distribuciones.

## **Disolución o Liquidación**

De conformidad con la Ley General de Sociedades Mercantiles y nuestros Estatutos, podrá solicitarse la disolución o liquidación de nuestra sociedad, en los siguientes casos:

- por expiración del término fijado en nuestros Estatutos
- la imposibilidad de seguir realizando nuestro objeto social;
- por acuerdo de nuestros accionistas en una asamblea general extraordinaria de accionistas;

- por la reducción del número de nuestros accionistas a menos de dos; y
- por la pérdida de las dos terceras partes del capital social.

Ante la disolución o liquidación, nuestros accionistas nombrarán a uno o más liquidadores en una asamblea general extraordinaria de accionistas para liquidar nuestros asuntos. Todas las acciones en circulación e íntegramente pagadas tendrán derecho a participar en partes iguales en cualquier distribución de liquidación.

### **Limitaciones a la Adquisición de Acciones**

#### ***Se Necesita Aprobación Previa para Algunas Adquisiciones de Nuestras Acciones Ordinarias***

Nuestros Estatutos establecen que cualquier adquisición de 2.5% o más de nuestras acciones en circulación, en una operación o en varias operaciones simultáneas o sucesivas por cualquier persona o grupo de personas, requerirá de la aprobación previa de nuestro Consejo de Administración. Si la persona o grupo que adquiere es o incluye a uno de nuestros competidores directos o indirectos o sus subsidiarias o afiliadas, se requerirá de una aprobación de cuando menos el 75% de los miembros nuestro Consejo de Administración. Adicionalmente, la celebración de un acuerdo entre un grupo de nuestros accionistas que resulte en el ejercicio conjunto de los derechos de voto de 2.5% o más de nuestras acciones requiere de la aprobación previa de nuestro Consejo de Administración, salvo en limitadas circunstancias, tales como el acuerdo para nombrar a un consejero. En caso que dicha aprobación no sea obtenida antes de la consumación de una adquisición de acción o la celebración de un convenio de accionistas, los titulares de las acciones afectadas no podrán ejercer los derechos corporativos con respecto a dichas acciones, incluyendo, sin limitar, los derechos de voto.

#### ***Ofertas Públicas Forzosas para la Adquisición del 30% o Más de Nuestras Acciones Ordinarias***

En adición al requerimiento de la aprobación previa de nuestro Consejo de Administración, una persona o grupo de personas que pretendan adquirir la titularidad del 30% o más de nuestras acciones pero menos de un porcentaje que resultaría en la obtención del control de las acciones con derecho a voto de dicha emisora, el comprador estaría obligado a realizar una oferta forzosa por (1) el porcentaje del capital social de la sociedad equivalente a la proporción de acciones que se pretenda adquirir en relación con el total de éstas, o (2) el 10% de dicho capital, lo que resulte mayor. Si la adquisición de acciones por dicha persona o grupo de personas es realizada con la intención de adquirir control de nuestra compañía, la oferta pública deberá ser realizada por el 100% de nuestras acciones en circulación. La oferta pública deberá ser realizada al mismo precio por todas las acciones. El precio de la oferta no podrá ser menor al valor en libros de las acciones conforme a lo reportada en el último estado de resultados trimestral aprobado por nuestro Consejo de Administración.

Estas disposiciones y restricciones no son aplicables en los siguientes casos (1) la transmisión de acciones por muerte, (2) la transmisión de acciones a una afiliada, (3) la transmisión de acciones conforme a una orden gubernamental, y (4) los aumentos en los porcentajes accionarios que resulten de reducciones o aumentos al capital social conforme a las resoluciones de la asamblea general de accionistas.

### **Recompra de Acciones**

Conforme a la LMV, nuestros Estatutos establecen que podemos adquirir acciones representativas de nuestro capital social o títulos de crédito o cualesquiera otros documentos que representen dichas acciones en la Bolsa Mexicana de Valores a los precios de mercado prevalecientes en ese momento. No estamos obligados a crear reservas especiales para la recompra de acciones y no necesitamos de la aprobación de nuestro Consejo de Administración para llevarlas a cabo. Sin embargo, la aprobación de los accionistas es necesaria con respecto al monto mínimo de fondos que podemos usar anualmente para comprar nuestras propias acciones, y nuestro consejo de administración podrá nombrar a una persona o grupo de personas para que lleven a cabo dichas recompras de acciones. El monto total de recursos asignados a las recompras de acciones en el año de que se trate no podrá exceder del monto total de nuestra utilidad neta en el año de que se trate, incluyendo resultados acumulados. De conformidad con nuestros Estatutos y la LMV, también podemos recomprar nuestras

acciones para cancelación conforme a una decisión de nuestra asamblea general extraordinaria de accionistas. La adquisición de acciones propias deberá ser realizada con fondos de ya sea nuestro capital contable si las acciones propias continúan en nuestra posesión o nuestro capital social si las acciones propias son convertidas en acciones de tesorería.

Los derechos corporativos que correspondan a la adquisición de acciones propias no podrán ser ejercidos durante el periodo en el que dichas acciones sean de nuestra propiedad, y dichas acciones no serán consideradas en circulación para efectos de calcular cualquier quórum o voto en una asamblea de accionistas durante dicho periodo. Las acciones propias y los títulos de crédito o cualquier otro documento que represente dichas acciones o derechos sobre las mismas que pertenezcan a la Emisora, podrán ser colocadas entre el público inversionista. Estas adquisiciones deberán ser realizadas conforme a las disposiciones de la LMV, y reportadas y reveladas en la manera prescrita por la CNBV.

### **Amortización**

Nuestros Estatutos establecen que estamos en posibilidad de amortizar nuestras acciones con utilidades repartibles sin reducir nuestro capital social en caso de ser aprobado mediante resolución de una asamblea general extraordinaria de accionistas. La amortización deberá llevarse a cabo de conformidad con los términos establecidos en una asamblea general extraordinaria de accionistas, a prorrata o con respecto a acciones elegidas en grupo.

### **Derechos de Retiro**

Si nuestros accionistas aprueban un cambio en nuestro objeto social, un cambio en nuestra nacionalidad o la transformación de nuestra sociedad, cualquier accionista que tenga el derecho de votar en cualquiera de dichos cambios que haya votado en contra de dicho cambio tendrá el derecho de retirarse como accionista de nuestra sociedad y recibir un monto igual al valor en libros de sus acciones calculado con base en el último balance general aprobado por nuestros accionistas en una asamblea general anual ordinaria de accionistas. Este derecho de retiro deberá ser ejercido dentro de los 15 días siguientes a la clausura de la asamblea de accionistas en la que se aprobó dicho cambio.

### **Oferta Pública Forzosa por Cancelación de Registro**

Si decidimos cancelar el registro de nuestras acciones del RNV o si la CNBV ordena dicha cancelación, estaremos obligados a realizar una oferta pública para comprar las acciones propiedad de los accionistas minoritarios (1) a la fecha establecida por la CNBV, si el registro es cancelado por resolución de la misma, o (2) a la fecha de la resolución adoptada por la asamblea general extraordinaria de accionistas, si el registro es cancelado voluntariamente. Los accionistas que se considera que tienen “control” serán subsidiariamente responsables de la realización de dicha oferta pública. Los accionistas que tienen “control” son los propietarios de la mayoría de nuestras acciones, pueden controlar las asambleas de accionistas o pueden nombrar a la mayoría de los miembros de nuestro Consejo de Administración. El precio de la oferta de compra generalmente será lo que resulte mayor entre:

- el precio de cotización promedio en la Bolsa Mexicana de Valores durante los últimos 30 días de cotización de las acciones antes de la fecha en que se realice la oferta pública; y
- el valor en libros de las acciones según se refleja en nuestro último reporte trimestral presentando ante la CNBV y la Bolsa Mexicana de Valores.

Nuestros Estatutos establecen que sí, después de la conclusión de la oferta pública, existen aún acciones en circulación propiedad del público inversionista, estaremos obligados a crear un fideicomiso y aportar al mismo fondo en una cantidad suficiente para comprar, al mismo precio de la oferta, el número de acciones en circulación propiedad del público inversionista que no vendieron sus acciones en la oferta pública. El fideicomiso tendrá una vigencia mínima de seis meses contado a partir de la fecha de cancelación.

La cancelación voluntaria del registro estará sujeta a (1) la previa autorización de la CNBV, y (2) la autorización de por lo menos el 95% de nuestras acciones en circulación en una asamblea general extraordinaria de accionistas. La CNBV podrá establecer los casos en los que nosotros y nuestros accionistas de control no están obligados a realizar una oferta pública si la cancelación del registro es aprobada por el 95% de nuestros accionistas. No obstante, el mecanismo descrito en el párrafo anterior deberá ser implementado.

## **Deberes de los Consejeros y Funcionarios**

### **Deber de Diligencia**

La LMV establece que los miembros de nuestro Consejo de Administración deberán obtener suficiente información y estar suficientemente preparados para actuar en el mejor interés de la sociedad y nuestras subsidiarias. Para cumplir con este deber, nuestro Consejo de Administración podrá:

- solicitar información de nosotros y nuestras subsidiarias que sea razonablemente necesaria para la toma de decisiones;
- requerir la presencia de nuestros ejecutivos relevantes y demás personas, incluyendo nuestros auditores externos, que puedan contribuir o aportar elementos para la toma de decisiones en las sesiones del Consejo de Administración;
- aplazar las sesiones del Consejo de Administración hasta por tres días cuando un consejero no haya sido convocado o ello no hubiere sido en tiempo o, en su caso, por no habersele proporcionado la información entregada a los demás consejeros; y
- deliberar y votar, solicitando se encuentren presentes, si así lo desean, los miembros y el secretario de nuestro Consejo de Administración.
- Nuestros consejeros podrán ser responsables de los daños que causaren por el incumplimiento a su deber de diligencia si dicho incumplimiento causa un daño patrimonial a nosotros o nuestras subsidiarias y el consejero (1) se abstuvo de asistir a una sesión del Consejo de Administración o comité y por motivo de su inasistencia no pudo sesionar nuestro Consejo de Administración, a menos que dicha ausencia haya sido aprobada por la asamblea de accionistas, (2) no reveló a nuestro Consejo de Administración o el comité de que se trate información relevante para nuestro Consejo de Administración para llevar a una decisión, a menos que se encuentre obligado legal o contractualmente a guardar secreto o confidencialidad al respecto, o (3) incumplió los deberes que le impone la LMV o nuestros Estatutos.

### **Deber de Lealtad**

La LMV establece que los miembros y el secretario de nuestro Consejo de Administración deberán guardar confidencialidad respecto de la información y asuntos de los que tengan conocimiento con motivo de su cargo en la sociedad. Adicionalmente, los consejeros deberán abstenerse de participar y estar presentes en la deliberación y votación de asuntos en los que tengan conflicto de interés. Los miembros y el secretario de nuestro consejo de administración serán responsables, por violación al deber de lealtad, de los daños y perjuicios causados a la sociedad si, por virtud de su cargo, obtienen beneficios económicos.

Se considerará que un consejero ha incurrido en deslealtad cuando realicen cualquiera de las conductas siguientes:

- no revela los conflictos de interés que tenga durante una sesión del Consejo de Administración;
- vota en las sesiones del Consejo de Administración o toma determinaciones relacionadas con nuestro patrimonio cuando tenga un conflicto de interés.
- celebra acuerdos de voto para favorecer a un accionista o grupo de accionistas en particular en contra de otros accionistas;

- vota para aprobar operaciones sin cumplir con los requerimientos de la LMV;
- aprovecha el uso o goce de los bienes de la sociedad en contravención de las políticas aprobadas por el Consejo de Administración;
- usa indebidamente información que sea del conocimiento público; o
- aprovecha, sin la dispensa del Consejo de Administración, oportunidades de negocio que correspondan a la sociedad.

### **Acciones Contra Consejeros**

Los accionistas que representen, en total, no menos del 5% de nuestras acciones podrán iniciar directamente una acción en contra de consejeros para nuestro beneficio y no para el beneficio de los accionistas iniciadores. En el caso de acciones que deriven del incumplimiento del deber de diligencia y del deber de lealtad, la responsabilidad es exclusivamente a favor de la sociedad. La LMV establece que se podrá imponer responsabilidad a los miembros y al secretario del Consejo de Administración, así como sobre los ejecutivos relevantes. Sin embargo, la LMV establece que un miembro del Consejo de Administración no incurrirá en responsabilidad por daños y perjuicios causados a la sociedad, individual o conjuntamente, si el consejero actuó de buena fe y:

- el consejero cumplió con los requerimientos de la LMV y nuestros Estatutos;
- el consejero actuó con información proporcionada por funcionarios, nuestro auditor externo o expertos independientes, cuya capacidad y credibilidad no ofrezcan motivo de duda razonable;
- los efectos patrimoniales negativos no hayan sido previsibles, con base en la información disponible; y
- cumplió con los acuerdos de la asamblea de accionistas.

## **5) MERCADO DE CAPITALES**

### **(A) Estructura Accionaria**

Al 31 de diciembre de 2019, el capital social suscrito y pagado estaba compuesto por Acciones Serie “Única”.

### **(B) Comportamiento de la Acción en el Mercado de Valores**

La siguiente tabla muestra los precios de cierre máximos y mínimos y el volumen de operación diario promedio para nuestras acciones en la Bolsa Mexicana de Valores para los periodos indicados:



	Precio de Cierre por Acción Ordinaria		Volumen de operación diario promedio (miles de acciones)
	Alto	Bajo	
	(en Pesos)		
<b>2014</b>			
Primer Trimestre	20.96	18.05	1,037.2
Segundo Trimestre	22.84	20.37	920.1
Tercer Trimestre	22.41	19.73	610.9
Cuarto Trimestre	21.48	19.50	517.4
<b>2015</b>			
Primer Trimestre	27.05	19.39	641.3
Segundo Trimestre	29.30	24.75	671.6
Tercer Trimestre	27.15	25.00	1,114.6
Cuarto Trimestre	40.22	26.55	492.7
<b>2016</b>			
Primer Trimestre	41.60	38.20	483.6
Segundo Trimestre	41.38	35.98	255.7
Tercer Trimestre	37.79	35.35	404.4
Cuarto Trimestre	39.25	33.86	651.0
<b>2017</b>			
Primer Trimestre	46.93	37.89	711.2
Segundo Trimestre	39.43	36.80	509.2
Tercer Trimestre	38.04	33.14	257.5
Cuarto Trimestre	33.57	28.59	215.7
<b>2018</b>			
Primer Trimestre	29.70	26.84	343.1
Segundo Trimestre	29.92	23.02	270.6
Tercer Trimestre	29.26	26.09	170.9
Cuarto Trimestre	25.66	20.83	200.9
<b>2019</b>			
Primer Trimestre	25.77	19.13	161.2
Segundo Trimestre	21.40	17.78	145.4
Tercer Trimestre	18.40	13.08	500.7
Cuarto Trimestre	16.81	14.00	228.5
<b>Información de los últimos seis meses</b>			
Noviembre 2019	15.86	14.49	287.8
Diciembre 2019	16.81	15.37	244.0
Enero 2020	16.62	14.12	157.0
Febrero 2020	14.75	11.65	209.6
Marzo 2020	13.00	8.69	251.6
Abril 16, 2020	8.70	7.11	184.2

Fuente: Bolsa Mexicana de Valores, Bloomberg, 2020.



**(C) Formador de Mercado**

A partir del 30 de mayo de 2011 hasta el 30 de mayo de 2012 Acciones y Valores Banamex S.A. de C.V. Casa de Bolsa, Integrante del Grupo Financiero Banamex llevó a cabo operaciones de Formador de Mercado para los valores identificados como AEROMEX, serie única, registrados con el número 3334-1.00-2011-001 que cotizan en la BMV. Dicho convenio tiene la finalidad de fomentar la liquidez de las acciones en circulación.

A partir del 1 de julio de 2012 hasta el 26 de agosto de 2015, la Emisora contaba con un contrato de prestación de servicios de “formador de mercado” con UBS Casa de Bolsa, S.A. de C.V., UBS Grupo Financiero, para operar sus acciones bajo la clave de pizarra “AEROMEX” Serie Única, con código ISIN / CUSIP: MX01AE010005. Con la firma de dicho contrato, la Emisora ratificó su compromiso con los accionistas para aumentar la liquidez de las Acciones, así como para promover la estabilidad y la continuidad de precios de las Acciones.

En virtud de la contratación de estas instituciones como formador de mercado, no ha existido un impacto relevante en los niveles de operación y precios de las acciones ni en los diferenciales máximos de precios entre las posturas de compra y venta sobre las acciones.

El monto operado diario por Aeroméxico en promedio fue de \$4,410,414 pesos mexicanos en promedio, mientras que el volumen promedio operado diario en el mercado en 2019 fue de 270,275 títulos en promedio.

Año	Mercado Total	
2019		
Mes	Títulos	Monto pesos mexicanos
Enero	191,112	4,564,744
Febrero	135,298	3,045,224
Marzo	143,477	2,861,639
Abril	88,501	1,797,989
Mayo	159,837	2,981,913
Junio	164,865	3,028,010
Julio	220,542	3,791,256
Agosto	329,194	4,944,801
Septiembre	1,079,205	14,741,990
Octubre	171,343	2,466,350
Noviembre	286,650	4,300,981
Diciembre	273,280	4,400,073
Promedio	270,275	4,410,414

Fuente: Bloomberg, diciembre 2019

## **6) PERSONAS RESPONSABLES**

### **Director General, Director de Finanzas y Director Jurídico de la Emisora**


Los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad que, en el ámbito de nuestras respectivas funciones, preparamos la información relativa a la Emisora contenida en el presente Reporte anual, la cual, a nuestro leal saber y entender, refleja razonablemente su situación. Asimismo, manifestamos que no tenemos conocimiento de información relevante que haya sido omitida o falseada en este Reporte anual o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas

## 6) PERSONAS RESPONSABLES

### Director General, Director de Finanzas y Director Jurídico de la Emisora

Los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad que, en el ámbito de nuestras respectivas funciones, preparamos la información relativa a la Emisora contenida en el presente Reporte anual, la cual, a nuestro leal saber y entender, refleja razonablemente su situación. Asimismo, manifestamos que no tenemos conocimiento de información relevante que haya sido omitida o falseada en este Reporte anual o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

### GRUPO AEROMÉXICO, S.A.B. DE C.V.




---

Andrés Conesa Labastida  
Director General



---

Ricardo Javier Sánchez Baker  
Director de Finanzas



---

Claudia Cervantes Muñoz  
Directora Legal



## DECLARACIÓN DEL AUDITOR EXTERNO

En estricto cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 33, fracción I, inciso b), numeral 1, subnumeral 1.2 de las Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras de Valores y a Otros Participantes del Mercado de Valores, y exclusivamente para efectos de los estados financieros consolidados dictaminados de Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias (la "Compañía"), al 31 de diciembre de 2019 y 2018 y por los años terminados en esas fechas y los estados financieros consolidados dictaminados de la Compañía al 31 de diciembre de 2018 y 2017 y por los años terminados en esas fechas, así como cualquier otra información financiera que se incluya en el presente Reporte Anual, cuya fuente provenga de los estados financieros consolidados dictaminados antes mencionados, se emite la siguiente leyenda:

"El suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que los estados financieros consolidados de la Compañía al 31 de diciembre de 2019 y 2018 y por los años terminados en esas fechas, así como los estados financieros consolidados dictaminados de la Compañía al 31 de diciembre de 2018 y 2017 y por los años terminados en esas fechas, que se incluyen como anexos en el presente Reporte Anual, fueron dictaminados con fecha 15 de abril de 2020 y 19 de marzo de 2019, de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría.

Asimismo, manifiesta que ha leído el presente Reporte Anual y basado en su lectura y dentro del alcance del trabajo de auditoría realizado, no tiene conocimiento de errores relevantes o inconsistencias en la información que se incluye y cuya fuente provenga de los estados financieros consolidados dictaminados señalados en el párrafo anterior, ni de información relevante que haya sido omitida o falseada en este Reporte Anual o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

No obstante, el suscrito no fue contratado, y no realizó procedimientos adicionales con el objeto de expresar una opinión respecto de la información contenida en el Reporte Anual que no provenga de los estados financieros por él dictaminados".

**KPMG Cárdenas Dosal, S.C.**

**C.P.C. Mario Fernández Dávalos**  
Socio

**C. P. C. Mario Fernández Dávalos**  
Apoderado

Ciudad de México, a 29 de abril de 2020

Al Consejo de Administración y a los Accionistas:  
**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V.**

Por medio de la presente y en relación con la auditoría de los estados financieros consolidados de **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias** (la Emisora) por el año que terminó el 31 de diciembre de 2019, manifiesto, bajo protesta de decir verdad, que de acuerdo con el artículo 37 de las “*Disposiciones de carácter general aplicables a las entidades y emisoras supervisadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores que contraten servicios de auditoría externa de estados financieros básicos*” (las Disposiciones, conocida también como Circular Única de Auditores Externos o CUAE), emitidas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (la Comisión) y publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 26 de abril de 2018, lo siguiente:

- I. Soy Contador Público (Licenciado en Contaduría Pública) y cuento con la certificación vigente número 1253 emitida al efecto por el Instituto Mexicano de Contadores Públicos, A.C. Asimismo, cumplo con los requisitos señalados en los artículos 4 y 5 de la CUAE que a continuación se mencionan:

*Artículo 4.*

- (i) Soy Socio de KPMG Cárdenas Dosal, S.C. (la Firma o KPMG), la cual fue contratada por la Emisora para prestar los servicios de auditoría externa de estados financieros consolidados básicos. La firma se ajusta a lo previsto en los artículos 9 y 10 de la CUAE.
- (ii) Tanto KPMG como quien suscribe esta declaratoria, contamos con registro vigente expedido por la Administración General de Auditoría Fiscal Federal de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (AGAFF). Los números de registro son: el del Contador Público 8744 expedido el 18 de septiembre de 1991 y el de KPMG es el 00101 expedido el 28 de abril de 1993.
- (iii) Cuento con experiencia profesional de más de diez años en labores de auditoría externa.

*Artículo 5.*

- i. Soy independiente en términos del artículo 6 de la CUAE.
- ii. No he sido expulsado ni me encuentro suspendido de mis derechos como miembro del Instituto Mexicano de Contadores Públicos, A.C.
- iii. No he sido condenado por sentencia irrevocable por delito patrimonial o doloso que haya ameritado pena corporal.
- iv. No estoy inhabilitado para ejercer el comercio o para desempeñar un empleo, cargo o comisión en el servicio público o en el sistema financiero mexicano, ni he sido declarado en quiebra o concurso mercantil sin que haya sido rehabilitado.



- v. No tengo antecedentes de suspensión o cancelación de alguna certificación o registro que para fungir como auditor externo independiente se requiera, por causas imputables a mi persona y que hayan tenido su origen en conductas dolosas o de mala fe.
  - vi. No he sido, ni tengo ofrecimiento para ser consejero o directivo de la Emisora o, en su caso, de su controladora, subsidiarias, asociadas, entidades con las que realicen acuerdos con control conjunto o personas morales que pertenezcan al mismo Grupo Empresarial o Consorcio.
  - vii. No tengo litigio alguno pendiente con la Emisora o, en su caso, con su controladora, subsidiarias, asociadas, entidades con las que realicen acuerdos con control conjunto o personas morales que pertenezcan al mismo Grupo Empresarial o Consorcio.
- II. Desde la fecha en que se prestan los servicios de auditoría externa, durante el desarrollo de la misma y hasta la emisión del informe de auditoría externa, así como de los comunicados y opiniones requeridos conforme a lo señalado en el artículo 15 de la CUAE, cumplo con los requisitos a que se refieren los artículos 4 y 5 antes señalados. Asimismo, KPMG y las personas que forman parte del equipo de auditoría, se ajustan a lo previsto en los artículos 6, 7, 9 y 10, en relación con el artículo 14 de la CUAE.
- III. KPMG cuenta con evidencia documental de la implementación del sistema de control de calidad a que se refiere el artículo 9 de la CUAE y participa en un programa de evaluación de calidad que se ajusta a los requisitos que se contemplan en el artículo 12 de la CUAE.

Asimismo, otorgo mi consentimiento para proporcionar a la Comisión Nacional Bancaria y de Valores la información que ésta me requiera, a fin de verificar el cumplimiento de los requisitos anteriores. Adicionalmente, por medio de la presente, KPMG queda obligado a conservar la información que ampare el cumplimiento de los requisitos anteriores, físicamente o a través de imágenes en formato digital, en medios ópticos o magnéticos, por un plazo mínimo de cinco años contados a partir de que concluyó la auditoría de estados financieros consolidados básicos de la Emisora.

Me permito señalar que, el que suscribe como socio a cargo de la auditoría externa independiente, ha intervenido en esa calidad en la auditoría de la Emisora por 3 años, y que KPMG ha auditado a la Emisora por 13 años.

Esta declaratoria se emite únicamente para el propósito descrito en el primer párrafo de la misma y para información de los Accionistas, Consejo de Administración, Comité de Auditoría y la Comisión, por ello, no debe usarse para ningún otro propósito, ni ser distribuido a otras partes.

KPMG Cárdenas Dosal, S.C.

  
C.P.C. Mario Fernández Dávila  
Socio de Auditoría





KPMG Cárdenas Dosal, S.C.  
Manuel Ávila Camacho 176 P1,  
Reforma Social, Miguel Alemán,  
C.P. 11050, Ciudad de México  
Teléfono: +01 (56) 5246 9300  
kgmg.com.mx

Ciudad de México, a 29 de abril de 2020

Al Consejo de Administración y a los Accionistas  
**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V.**

De conformidad con el artículo 39 de las "Disposiciones de carácter general aplicables a las entidades y emisoras supervisadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores que contraten servicios de auditoría externa de estados financieros básicos" (las Disposiciones, conocida también como Circular Única de Auditores Externos o CUAE), emitidas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (la Comisión) y publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 26 de abril de 2018, y de conformidad con el artículo 84 bis de las disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado de valores, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 19 de marzo de 2003 y sus respectivas modificaciones, tanto KPMG Cárdenas Dosal, S.C. como el socio que suscribe esta declaratoria, expresamos nuestro consentimiento para que **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias** (la Emisora) incluya como anexo en el **Reporte Anual** los informes de auditoría emitidos con fecha 15 de abril de 2020 sobre los estados financieros de la Emisora al 31 de diciembre de 2019 y 2018 y por los años terminados en esas fechas y el informe de auditoría emitido con fecha 19 de marzo de 2019 sobre los estados financieros de la Emisora al 31 de diciembre de 2018 y 2017 y por los años terminados en esas fechas (los "Estados Financieros"). Lo anterior, en el entendido de que previamente a su inclusión nos cercioramos que la información contenida en los Estados Financieros Consolidados incluidos como anexos en el **Reporte Anual**, así como cualquier otra información financiera incluida en el **Reporte Anual** cuya fuente provenga de los mencionados Estados Financieros Consolidados o del Informe de Auditoría Externa que al efecto presente la Emisora, coincida con la dictaminada, con el fin de que dicha información sea hecha del conocimiento público.

Atentamente,

KPMG Cárdenas Dosal, S.C.

C.P.C. Mario Fernández Dávalos  
Socio

C.P.C. Mario Fernández Dávalos  
Representante legal



## DECLARACIÓN DEL AUDITOR EXTERNO

En estricto cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 33, fracción I, inciso b), numeral 1, subnumeral 1.2 de las Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras de Valores y a Otros Participantes del Mercado de Valores, y exclusivamente para efectos de los estados financieros consolidados dictaminados de Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias (la "Compañía"), al 31 de diciembre de 2018 y 2017 y por los años terminados en esas fechas y los estados financieros consolidados dictaminados de la Compañía al 31 de diciembre de 2017 y 2016 y por los años terminados en esas fechas, así como cualquier otra información financiera que se incluya en el presente Reporte Anual, cuya fuente provenga de los estados financieros dictaminados antes mencionados, se emite la siguiente leyenda:

"El suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que los estados financieros consolidados de la Compañía al 31 de diciembre de 2018 y 2017 y por los años terminados en esas fechas, así como los estados financieros consolidados dictaminados de la Compañía al 31 de diciembre de 2017 y 2016 y por los años terminados en esas fechas, que se incluyen como anexos en el presente Reporte Anual, fueron dictaminados con fecha 19 de marzo de 2019 y 9 de abril de 2018, de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría..

Asimismo, manifiesta que ha leído el presente Reporte Anual y basado en su lectura y dentro del alcance del trabajo de auditoría realizado, no tiene conocimiento de errores relevantes o inconsistencias en la información que se incluye y cuya fuente provenga de los estados financieros consolidados dictaminados señalados en el párrafo anterior, ni de información relevante que haya sido omitida o falseada en este Reporte Anual o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

No obstante, el suscrito no fue contratado, y no realizó procedimientos adicionales con el objeto de expresar una opinión respecto de la información contenida en el Reporte Anual que no provenga de los estados financieros por él dictaminados".

**KPMG Cárdenas Dosal, S.C.**

**C.P.C. Mario Fernández Dávalos**  
Socio

**C. P. C. Manuel Jimenez Lara**  
Apoderado



## DECLARACIÓN DEL AUDITOR EXTERNO

En estricto cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 33, fracción I, inciso b), numeral 1, subnumeral 1.2 de las Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras de Valores y a Otros Participantes del Mercado de Valores, y exclusivamente para efectos de los estados financieros consolidados dictaminados de Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias (la "Compañía"), al 31 de diciembre de 2018 y 2017 y por los años terminados en esas fechas y los estados financieros consolidados dictaminados de la Compañía al 31 de diciembre de 2017 y 2016 y por los años terminados en esas fechas, así como cualquier otra información financiera que se incluya en el presente Reporte Anual, cuya fuente provenga de los estados financieros dictaminados antes mencionados, se emite la siguiente leyenda:

"El suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que los estados financieros consolidados de la Compañía al 31 de diciembre de 2018 y 2017 y por los años terminados en esas fechas, así como los estados financieros consolidados dictaminados de la Compañía al 31 de diciembre de 2017 y 2016 y por los años terminados en esas fechas, que se incluyen como anexos en el presente Reporte Anual, fueron dictaminados con fecha 19 de marzo de 2019 y 9 de abril de 2018, de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría..

Asimismo, manifiesta que ha leído el presente Reporte Anual y basado en su lectura y dentro del alcance del trabajo de auditoría realizado, no tiene conocimiento de errores relevantes o inconsistencias en la información que se incluye y cuya fuente provenga de los estados financieros consolidados dictaminados señalados en el párrafo anterior, ni de información relevante que haya sido omitida o falseada en este Reporte Anual o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

No obstante, el suscrito no fue contratado, y no realizó procedimientos adicionales con el objeto de expresar una opinión respecto de la información contenida en el Reporte Anual que no provenga de los estados financieros por él dictaminados".

**KPMG Cárdenas Dosal, S.C.**

**C.P.C. Mario Fernández Dávalos**

Socio

**C. P. C. Manuel Jimenez Lara**

Apoderado

Ciudad de México, a 29 de abril de 2019

Al Consejo de Administración y a los Accionistas:

**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V.**

Por medio de la presente y en relación con la auditoría de los estados financieros consolidados de **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias** (la Emisora) por el año que terminó el 31 de diciembre de 2018, manifiesto, bajo protesta de decir verdad, que de acuerdo con el artículo 37 de las *"Disposiciones de carácter general aplicables a las entidades y emisoras supervisadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores que contraten servicios de auditoría externa de estados financieros básicos"* (las Disposiciones, conocida también como Circular Única de Auditores Externos o CUAE), emitidas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (la Comisión) y publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 26 de abril de 2018, lo siguiente:

- I. Soy Contador Público y cuento con la certificación vigente número 1253 emitida al efecto por el Instituto Mexicano de Contadores Públicos, A.C. Asimismo, cumplo con los requisitos señalados en los artículos 4 y 5 de la CUAE que a continuación se mencionan:

*Artículo 4.*

- (i) Soy Socio de KPMG Cárdenas Dosal, S.C. (la Firma o KPMG), la cual fue contratada por la Emisora para prestar los servicios de auditoría externa de estados financieros consolidados básicos. La firma se ajusta a lo previsto en los artículos 9 y 10 de la CUAE.
- (ii) Tanto KPMG como quien suscribe esta declaratoria, contamos con registro vigente expedido por la Administración General de Auditoría Fiscal Federal de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (AGAFF). Los números de registro son: el del Contador Público 8744 expedido el 18 de septiembre de 1991 y el de KPMG es el 00101 expedido el 28 de abril de 1993.
- (iii) Cuento con experiencia profesional de más de diez años en labores de auditoría externa.

*Artículo 5.*

- i. Soy independiente en términos del artículo 6 de la CUAE.
- ii. No he sido expulsado ni me encuentro suspendido de mis derechos como miembro del Instituto Mexicano de Contadores Públicos, A.C.
- iii. No he sido condenado por sentencia irrevocable por delito patrimonial o doloso que haya ameritado pena corporal.
- iv. No estoy inhabilitado para ejercer el comercio o para desempeñar un empleo, cargo o comisión en el servicio público o en el sistema financiero mexicano, ni he sido declarado en quiebra o concurso mercantil sin que haya sido rehabilitado.

- v. No tengo antecedentes de suspensión o cancelación de alguna certificación o registro que para fungir como auditor externo independiente se requiera, por causas imputables a mi persona y que hayan tenido su origen en conductas dolosas o de mala fe.
  - vi. No he sido, ni tengo ofrecimiento para ser consejero o directivo de la Emisora o, en su caso, de su controladora, subsidiarias, asociadas, entidades con las que realicen acuerdos con control conjunto o personas morales que pertenezcan al mismo Grupo Empresarial o Consorcio.
  - vii. No tengo litigio alguno pendiente con la Emisora o, en su caso, con su controladora, subsidiarias, asociadas, entidades con las que realicen acuerdos con control conjunto o personas morales que pertenezcan al mismo Grupo Empresarial o Consorcio.
- II. Desde la fecha en que se prestan los servicios de auditoría externa, durante el desarrollo de la misma y hasta la emisión del informe de auditoría externa, así como de los comunicados y opiniones requeridos conforme a lo señalado en el artículo 15 de la CUAE, cumplo con los requisitos a que se refieren los artículos 4 y 5 antes señalados. Asimismo, KPMG y las personas que forman parte del equipo de auditoría, se ajustan a lo previsto en los artículos 6, 7, 9 y 10, en relación con el artículo 14 de la CUAE.
- III. KPMG cuenta con evidencia documental de la implementación del sistema de control de calidad a que se refiere el artículo 9 de la CUAE y participa en un programa de evaluación de calidad que se ajusta a los requisitos que se contemplan en el artículo 12 de la CUAE.

Asimismo, otorgo mi consentimiento para proporcionar a la Comisión Nacional Bancaria y de Valores la información que ésta me requiera, a fin de verificar el cumplimiento de los requisitos anteriores. Adicionalmente, por medio de la presente, KPMG queda obligado a conservar la información que ampare el cumplimiento de los requisitos anteriores, físicamente o a través de imágenes en formato digital, en medios ópticos o magnéticos, por un plazo mínimo de cinco años contados a partir de que concluyó la auditoría de estados financieros consolidados básicos de la Emisora.

Me permito señalar que, el que suscribe como socio a cargo de la auditoría externa independiente, ha intervenido en esa calidad en la auditoría de la Emisora por 2 años, y que KPMG ha auditado a la Emisora por 12 años.

Esta declaratoria se emite únicamente para el propósito descrito en el primer párrafo de la misma y para información de los Accionistas, Consejo de Administración, Comité de Auditoría y la Comisión, por ello, no debe usarse para ningún otro propósito, ni ser distribuido a otras partes.

KPMG Cárdenas Dosal, S.C.



G.P.C. Mario Fernández Dávalos  
Socio de Auditoría



KPMG Cárdenas Dosal, S.C.  
Manuel Ávila Camacho 176 P1,  
Reforma Social, Miguel Hidalgo,  
C.P. 11650, Ciudad de México.  
Teléfono: +01 (55) 5246 8300  
kpmg.com.mx

Ciudad de México, a 29 de abril de 2019

Al Consejo de Administración y a los Accionistas  
**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V.**

De conformidad con el artículo 39 de las "Disposiciones de carácter general aplicables a las entidades y emisoras supervisadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores que contraten servicios de auditoría externa de estados financieros básicos" (las Disposiciones, conocida también como Circular Única de Auditores Externos o CUAE), emitidas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (la Comisión) y publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 26 de abril de 2018, y de conformidad con el artículo 84 bis de las disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado de valores, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 19 de marzo de 2003 y sus respectivas modificaciones, tanto KPMG Cárdenas Dosal, S.C. como el socio que suscribe esta declaratoria, expresamos nuestro consentimiento para que **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias** (la Emisora) incluya como anexo en el **Reporte Anual** los informes de auditoría emitidos con fecha 19 de marzo de 2019 sobre los estados financieros de la Emisora al 31 de diciembre de 2018 y 2017 y por los años terminados en esas fechas y el informe de auditoría emitido con fecha 9 de abril de 2018 sobre los estados financieros de la Emisora al 31 de diciembre de 2017 y 2016 y por los años terminados en esas fechas (los "Estados Financieros"). Lo anterior, en el entendido de que previamente a su inclusión nos cercioramos que la información contenida en los Estados Financieros Consolidados incluidos como anexos en el **Reporte Anual**, así como cualquier otra información financiera incluida en el **Reporte Anual** cuya fuente provenga de los mencionados Estados Financieros Consolidados o del Informe de Auditoría Externa que al efecto presente la Emisora, coincida con la dictaminada, con el fin de que dicha información sea hecha del conocimiento público.

Atentamente,

KPMG Cárdenas Dosal, S.C.

C.P.C. Mario Fernández Dávalos  
Socio

C.P.C. Manuel Jimenez Lara  
Representante legal

**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V.  
y subsidiarias**

Estados financieros consolidados

31 de diciembre de 2019 y 2018

(Con el Informe de los Auditores Independientes)

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

<b>Contenido</b>	<b>Página</b>
Informe de los auditores independientes	1 a 6
Estados de situación financiera consolidados	7
Estados consolidados de resultados y otros resultados integrales	9
Estados consolidados de cambios en el capital contable	11
Estados consolidados de flujos de efectivo	13
Notas a los estados financieros consolidados	14





# Informe de los Auditores Independientes

## Al Consejo de Administración y a los Accionistas

Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V.

(Miles de pesos mexicanos)

### Opinión

Hemos auditado los estados financieros consolidados de Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias (“el Grupo”), que comprenden los estados consolidados de situación financiera al 31 de diciembre de 2019 y 2018, los estados consolidados de resultado integral, de cambios en el capital contable y de flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas, y notas que incluyen un resumen de las políticas contables significativas y otra información explicativa.

En nuestra opinión, los estados financieros consolidados adjuntos presentan razonablemente, en todos los aspectos materiales, la situación financiera consolidada de Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C.V. y subsidiarias, al 31 de diciembre de 2019 y 2018, así como sus resultados consolidados y sus flujos de efectivo consolidados por los años terminados en esas fechas, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (“NIIF”).

### Fundamento de la opinión

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría (“NIA”). Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección *Responsabilidades de los auditores en la auditoría de los estados financieros consolidados* de nuestro informe. Somos independientes del Grupo de conformidad con los requerimientos de ética que son aplicables a nuestra auditoría de los estados financieros consolidados en México y hemos cumplido las demás responsabilidades de ética de conformidad con esos requerimientos. Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

### Incertidumbre material sobre la continuidad como negocio en marcha

Los estados financieros consolidados adjuntos se han preparado asumiendo que el Grupo continuará como un negocio en marcha. Como se menciona en la Nota 33 de los estados financieros consolidados, como resultado de los efectos de la alerta sanitaria mundial COVID-19, los impactos financieros y operativos en la industria de la aviación no tienen precedentes. A partir de dicha alerta, varias naciones en todo el mundo han cerrado sus fronteras como medida preventiva para detener la propagación del virus y proteger a sus ciudadanos, ocasionando una reducción en las ventas a plazo y en las demandas de reservas de vuelos. Como resultado de esta situación, el Grupo redujo drásticamente su capacidad de vuelo. Este evento plantea una incertidumbre material sobre la capacidad del Grupo para continuar como negocio en marcha. En respuesta, el Grupo ha implementado ciertas medidas financieras y operativas para buscar alivio de su desempeño financiero. Los planes de la Administración con respecto a estos asuntos se describen más detalladamente en la Nota 33. Los estados financieros no incluyen ningún ajuste que pueda ocasionar esta incertidumbre. Nuestra opinión no ha sido modificada en relación con esta cuestión.

(Continúa)

**Párrafo de énfasis**

Llamamos la atención a la nota 4 a los estados financieros consolidados, que describe que el Grupo cambió su método de reconocimiento de arrendamientos en 2019 debido a la adopción retrospectiva modificada de la NIIF 16 “Arrendamientos”. Nuestra opinión no ha sido modificada en relación con esta cuestión.

**Cuestiones clave de la auditoría**

Las cuestiones clave de la auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor relevancia en nuestra auditoría de los estados financieros consolidados del periodo actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de los estados financieros consolidados en su conjunto y en la formación de nuestra opinión sobre estos, y no expresamos una opinión por separado sobre esas cuestiones.

**Derechos de Uso (Activo) (\$25,562,016)**

(Ver nota 15 a los estados financieros consolidados)

Cuestión clave de auditoría	De qué manera se trató la cuestión clave en nuestra auditoría
<p>El Grupo reconoce un activo por derecho de uso y un pasivo por arrendamiento en la fecha de inicio del arrendamiento. El activo por derecho de uso se mide inicialmente al costo, que comprende el monto inicial del pasivo por arrendamiento ajustado por cualquier pago de arrendamiento realizado en o antes de la fecha de inicio, más los costos directos iniciales incurridos y una estimación de los costos para dismantelar y remover el activo subyacente o para restaurar el activo, menos los incentivos de arrendamiento recibidos.</p> <p>El activo por derecho de uso se deprecia posteriormente utilizando el método de línea recta desde la fecha de inicio hasta el final del plazo del arrendamiento, a menos que el arrendamiento transfiera la propiedad del activo subyacente al Grupo al final del plazo del arrendamiento o el costo del activo por derecho de uso refleja que el Grupo ejercerá una opción de compra.</p>	<p>Nuestros procedimientos de auditoría en esta área incluyeron entre otros:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Probar la población de contratos de arrendamiento que están sujetos a los requisitos relevantes de las normas contables, incluidos los procedimientos para evaluar la integridad de los contratos de arrendamiento para los cuales la entidad reconoce un derecho de uso de activos y pasivos de arrendamiento según las normas contables relevantes.</li> <li>• Probar la razonabilidad de los asientos contables que incluyen factores contractuales y cálculos estimados.</li> <li>• Probar la razonabilidad de la tasa de interés incremental utilizada para determinar la aplicación inicial de las normas contables relevantes al valor presente de los pagos de arrendamiento remanentes.</li> <li>• Involucrar a nuestros propios especialistas en la prueba de la metodología y los insumos clave utilizados para determinar la tasa de endeudamiento incremental utilizada por el Grupo.</li> </ul>

(Continúa)

<p>El pasivo por arrendamiento se mide inicialmente al valor presente de los pagos de arrendamiento que no se pagan en la fecha de inicio, descontados utilizando la tasa de interés implícita en el arrendamiento o, si esa tasa no puede determinarse fácilmente, la tasa de endeudamiento incremental del Grupo. En general, el Grupo utiliza su tasa de interés incremental como tasa de descuento.</p> <p>El Grupo determina su tasa de endeudamiento incremental obteniendo tasas de interés de varias fuentes de financiamiento externo y realiza ciertos ajustes para reflejar los términos del arrendamiento y el tipo de activo arrendado.</p> <p>Consideramos que este es un asunto clave de auditoría, dada la importancia de los impactos en los estados financieros y el grado inherente de juicio en la determinación de las estimaciones utilizadas por la Administración para determinar el derecho de uso de activos y las tasas de descuento utilizadas para determinar el pasivo por arrendamiento relacionado.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evaluar mediante inspección, análisis y confirmación externa de los contratos de arrendamiento, con el fin de probar la existencia, exactitud y valoración de los insumos relevantes incluidos en los contratos de arrendamiento y los contratos de arrendamiento implícitos.</li> <li>• La evaluación de la idoneidad de los requisitos de revelación cualitativa y cuantitativa requeridos por el Grupo.</li> </ul>
---	--

**Valuación de la Provisión para Devolución de Aviones (Pasivo) (\$1,647,162)**

Ver nota 24 a los estados financieros consolidados.

<p><b>La cuestión clave de auditoría</b></p>	<p><b>De qué manera se trató la cuestión clave en nuestra auditoría</b></p>
<p>Los contratos de arrendamiento clasificados como operativos contienen cláusulas que requieren devolver las aeronaves en ciertas condiciones, principalmente de fuselaje, motores y tren de aterrizaje, debido a ello se registra una provisión durante el término del arrendamiento. Esta provisión se hace en relación al valor presente de los costos futuros esperados para cumplir las condiciones de devolución tomando en consideración el plan de flota actual y la programación de mantenimientos a largo plazo. El plan de flota sufre modificaciones originadas por la operación durante el año.</p> <p>El registro de dicha provisión requiere estimaciones que implican juicios significativos y estimaciones complejas.</p>	<p>Nuestros procedimientos de esa auditoría en esta área incluyeron, entre otros:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Probar la razonabilidad de los principales elementos (costos y usos de flota), cálculos y supuestos incluidos en la estimación con base en pruebas selectivas.</li> <li>• Evaluamos condiciones internas y externas de industria y mercado, que pudieran indicar sobre o sub valuación de dicha provisión.</li> <li>• La conexión de los movimientos de la provisión analizando los incrementos y aplicaciones, así como el análisis de dichos movimientos para evaluar la razonabilidad de los mismos.</li> <li>• Evaluar las consideraciones tomadas por la Administración en relación al plan de flota que puede impactar la clasificación de la provisión.</li> <li>• La evaluación sobre lo apropiado de las revelaciones del Grupo en relación a la provisión para devolución de aviones, incluyendo revelaciones significativas y juicios utilizados en los cálculos.</li> </ul>

(Continúa)

Reconocimiento de Ingresos de Operación (Resultados) (\$68,766,003)	
Ver nota 3(l)i a los estados financieros consolidados.	
La cuestión clave de auditoría	De qué manera se trató la cuestión clave en nuestra auditoría
<p>El reconocimiento de los ingresos por transportación se considera una cuestión clave de auditoría debido a: (i) la complejidad del control del volumen de operaciones que afectan la exactitud e integridad del registro contable y (ii) al alto grado de juicio utilizado en ciertas estimaciones de ingresos.</p> <p>Factores como el precio y condiciones de venta de los boletos, volatilidad de los tipos de cambio y el reconocimiento del ingreso devengado posterior a la venta de boletos, obliga a un alto número de controles automáticos y la utilización del uso de estimaciones por parte de la Administración.</p>	<p>Nuestros procedimientos de auditoría en esta área, incluyeron, entre otros:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La evaluación, a través de nuestros especialistas, de los controles generales de tecnología de información y eficacia operativa de los controles aplicativos de los sistemas asociados al reconocimiento de ingresos.</li> <li>• Probar mediante procedimientos analíticos sustantivos la integridad y exactitud del pasivo por transportación no utilizada, los ingresos de operación por pasajeros y otros ingresos de operación.</li> <li>• Probar mediante procedimientos sustantivos de detalle la venta y uso de boletos y cupones, incluyendo los ingresos por boletos no utilizados, con base en pruebas selectivas.</li> <li>• Inspeccionar los movimientos posteriores sobre las estimaciones de ventas y de ingresos, y por el pasivo por transportación no utilizada para evaluar la razonabilidad de los mismos.</li> <li>• La evaluación sobre lo apropiado de las revelaciones del Grupo en relación a las políticas de reconocimiento de ingresos.</li> </ul>
Otra información	

La Administración es responsable de la otra información. La otra información comprende la información incluida en el Reporte Anual del Grupo correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2019, que deberá presentarse ante la Comisión Nacional Bancaria y de Valores y ante la Bolsa Mexicana de Valores (“el Reporte Anual”), pero no incluye los estados financieros consolidados y nuestro informe de los auditores sobre los mismos. El Reporte Anual se estima que estará disponible para nosotros después de la fecha de este informe de los auditores.

Nuestra opinión sobre los estados financieros consolidados no cubre la otra información y no expresaremos ningún tipo de conclusión de aseguramiento sobre la misma.

En relación con nuestra auditoría de los estados financieros consolidados, nuestra responsabilidad es leer la otra información cuando esté disponible y, al hacerlo, considerar si la otra información es materialmente inconsistente con los estados financieros consolidados o con nuestro conocimiento obtenido durante la auditoría, o si parece ser materialmente incorrecta.

Cuando leamos el Reporte Anual, si concluimos que existe un error material en esa otra información, estamos requeridos a reportar ese hecho a los responsables del gobierno de la entidad.

(Continúa)

### **Responsabilidades de la Administración y de los responsables del gobierno de la entidad en relación con los estados financieros consolidados**

La Administración es responsable de la preparación y presentación razonable de los estados financieros consolidados adjuntos de conformidad con las NIIF, y del control interno que la Administración considere necesario para permitir la preparación de estados financieros consolidados libres de desviación material, debida a fraude o error.

En la preparación de los estados financieros consolidados, la Administración es responsable de la evaluación de la capacidad del Grupo para continuar como negocio en marcha, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con negocio en marcha y utilizando la base contable de negocio en marcha, excepto si la Administración tiene intención de liquidar al Grupo o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

Los responsables del gobierno de la entidad son responsables de la supervisión del proceso de información financiera del Grupo.

### **Responsabilidades de los auditores en la auditoría de los estados financieros consolidados**

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de si los estados financieros consolidados en su conjunto están libres de desviación material, debida a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contenga nuestra opinión. Seguridad razonable es un alto grado de seguridad pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con las NIA siempre detecte una desviación material cuando existe. Las desviaciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en los estados financieros consolidados.

Como parte de una auditoría de conformidad con las NIA, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. También:

- Identificamos y evaluamos los riesgos de desviación material en los estados financieros consolidados, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una desviación material debida a fraude es más elevado que en el caso de una desviación material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas o la elusión del control interno.
- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno del Grupo.
- Evaluamos lo adecuado de las políticas contables aplicadas, la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por la Administración.
- Concluimos sobre lo adecuado de la utilización, por la Administración, de la base contable de negocio en marcha y, basados en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo para continuar como negocio en marcha. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en los estados financieros consolidados o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, hechos o condiciones futuros pueden ser causa de que el Grupo deje de ser un negocio en marcha.

(Continúa)

- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de los estados financieros consolidados, incluida la información revelada, y si los estados financieros consolidados representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran la presentación razonable.
- Obtenemos suficiente y apropiada evidencia de auditoría con respecto a la información financiera de las entidades o líneas de negocio dentro del Grupo para expresar una opinión sobre los estados financieros consolidados. Somos responsables de la administración, supervisión y desarrollo de la auditoría de grupo. Somos exclusivamente responsables de nuestra opinión de auditoría.

Nos comunicamos con los responsables del gobierno de la entidad en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría planeados y los hallazgos significativos de la auditoría, incluyendo cualquier deficiencia significativa del control interno que identificamos en el transcurso de nuestra auditoría.

También proporcionamos a los responsables del gobierno de la entidad una declaración de que hemos cumplido los requerimientos de ética aplicables en relación con la independencia y de que les hemos comunicado todas las relaciones y demás cuestiones de las que se puede esperar razonablemente que pueden afectar a nuestra independencia y, en su caso, las correspondientes salvaguardas.

Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicación con los responsables del gobierno de la entidad, determinamos las que han sido de la mayor relevancia en la auditoría de los estados financieros del periodo actual y que son, en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría. Describimos esas cuestiones en nuestro informe de auditoría salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión o, en circunstancias extremadamente poco frecuentes, determinemos que una cuestión no se debería comunicar en nuestro informe porque cabe razonablemente esperar que las consecuencias adversas de hacerlo superarían los beneficios de interés público de la misma.

KPMG Cárdenas Dosal, S. C.



C.P.C. Mario Fernández Dávalos

Ciudad de México, a 15 de abril de 2020.

**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Estados de situación financiera consolidados

Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

(Miles de pesos)

		<b>2019</b>	<b>2018</b>
		<u>                    </u>	<u>                    </u>
<b>Activo</b>			
<b>Activo circulante:</b>			
Efectivo y equivalentes de efectivo	10	\$ 6,974,826	7,686,629
Efectivo restringido	10	2,096,823	1,424,510
Activos financieros	11	-	700,901
Instrumentos financieros derivados	11	46,922	52,290
Cuentas por cobrar, neto	14	5,949,871	6,750,503
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	7	113,379	80,170
Pagos anticipados y depósitos		317,214	795,444
Inventarios	13	1,600,570	1,547,679
		<u>17,099,605</u>	<u>19,038,126</u>
<b>Total activo circulante</b>			
<b>Activo no circulante:</b>			
Propiedades y equipo, incluyendo derechos de uso	15	63,866,948	40,371,372
Activos intangibles	17	2,017,703	2,113,376
Instrumentos financieros derivados	11	22,472	273,211
Pagos anticipados y depósitos	12	11,627,735	11,808,775
Inversiones en negocios conjuntos y asociadas	18	753,039	620,662
Cuentas por cobrar a largo plazo	14	1,346,861	1,032,905
Otros activos no circulantes		228,822	259,460
Impuestos a la utilidad diferidos	20	4,025,246	1,254,965
		<u>83,888,826</u>	<u>57,734,726</u>
<b>Total activo no circulante</b>			
		<u>\$ 100,988,431</u>	<u>76,772,852</u>
<b>Total activo</b>			

Las notas de las páginas 16 a 114 forman parte integral de los estados financieros consolidados.

**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Estados de situación financiera consolidados (continúa)

Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

(Miles de pesos)

		<u>2019</u>	<u>2018</u>
<b>Pasivo</b>			
<b>Pasivo circulante:</b>			
Vencimiento circulante de la deuda financiera incluyendo arrendamientos	21	\$ 15,628,902	8,603,667
Cuentas por pagar	25	16,391,404	15,563,242
Cuentas por pagar a partes relacionadas	7	1,892,261	1,945,680
Provisiones	24	1,782,187	521,733
Transportación vendida no utilizada		5,874,913	6,050,469
Impuestos a la utilidad y participación de los trabajadores en las utilidades		110,760	96,332
<b>Total del pasivo circulante</b>		<b><u>41,680,427</u></b>	<b><u>32,781,123</u></b>
<b>Pasivo no circulante:</b>			
Deuda financiera incluyendo arrendamientos, excluyendo vencimientos circulantes	21	47,791,772	28,021,362
Instrumentos financieros derivados	11	1,139,207	437,703
Ingresos diferidos		39,194	70,566
Beneficios a los empleados	22	4,191,553	3,558,236
Provisiones	24	-	249,577
Impuestos a la utilidad diferidos	20	369,589	-
<b>Total del pasivo no circulante</b>		<b><u>53,531,315</u></b>	<b><u>32,337,444</u></b>
<b>Total del pasivo</b>		<b><u>95,211,742</u></b>	<b><u>65,118,567</u></b>
<b>Capital contable:</b>			
Capital social	26	3,539,960	3,533,570
Utilidades retenidas		(258,924)	4,402,337
Reservas		2,491,612	3,714,703
<b>Capital Contable - Participación controladora</b>		<b><u>5,772,648</u></b>	<b><u>11,650,610</u></b>
<b>Participación no controladora</b>		<b><u>4,041</u></b>	<b><u>3,675</u></b>
<b>Total del capital contable</b>		<b><u>5,776,689</u></b>	<b><u>11,654,285</u></b>
<b>Total del pasivo y capital contable</b>		<b><u>\$ 100,988,431</u></b>	<b><u>76,772,852</u></b>



**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Estados consolidados de resultados y otros resultados integrales

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2019 y 2018

(Miles de pesos)

	<u>Nota</u>	<u>2019</u>	<u>2018</u>
<b>Ingresos de operación:</b>			
Pasajeros	8	\$ 63,407,954	64,530,511
Carga		4,223,945	4,701,302
Otros		1,134,104	1,032,212
<b>Total de ingresos de operación</b>		<u>68,766,003</u>	<u>70,264,025</u>
<b>Gastos de operación:</b>			
Combustible		19,585,173	20,235,343
Fuerza de trabajo	30	13,370,290	13,860,141
Mantenimiento		4,626,767	4,952,120
Servicios de tráfico, escala y comunicaciones		8,592,595	9,289,228
Servicio a pasajeros		1,825,430	1,870,222
Comisiones a agencias		1,989,462	2,215,375
Ventas y administración general		4,740,503	4,931,051
Renta de equipo de vuelo	16	230,014	7,757,380
Depreciación y amortización		11,941,721	4,800,234
Otros (ingresos) gastos, neto	29	(143,700)	316,131
Participación en los resultados de negocios conjuntos y asociada	18	<u>(766,655)</u>	<u>28,234</u>
<b>Total de gastos de operación</b>		<u>65,991,600</u>	<u>70,255,459</u>
<b>Utilidad de operación</b>		<u>2,774,403</u>	<u>8,566</u>
<b>Ingresos (costos) financieros:</b>			
Ingresos financieros	31	217,190	508,733
Costos financieros	31	<u>(6,314,320)</u>	<u>(3,647,995)</u>
<b>Total de costos financieros</b>		<u>(6,097,130)</u>	<u>(3,139,262)</u>
<b>Pérdida antes de impuestos a la utilidad</b>		(3,322,727)	(3,130,696)
Impuestos a la utilidad	19	<u>(953,797)</u>	<u>(1,252,149)</u>
<b>Pérdida neta del año</b>		<u>\$ (2,368,930)</u>	<u>(1,878,547)</u>

Las notas de las páginas 16 a 114 forman parte integral de los estados financieros consolidados.

**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Estados consolidados de resultados y otros resultados integrales (continúa)

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2019 y 2018

(Miles de pesos, excepto por la utilidad por acción)

	<u>Nota</u>	<u>2019</u>	<u>2018</u>
<b>Pérdida neta del año</b>		\$ (2,368,930)	(1,878,547)
<b>Otros resultados integrales, neto de impuestos</b>			
<b>Partidas que no se reclasificarán a resultados:</b>			
Ganancias (pérdidas) actuariales	22	(314,960)	69,640
<b>Partidas que pueden reclasificarse a resultados:</b>			
Efecto acumulado por conversión		(580,112)	(29,379)
Efecto de reserva de cobertura de instrumentos financieros derivados		(388,824)	(429,866)
Efecto por cambio en participación de subsidiaria		<u>1,544</u>	<u>(4,810)</u>
<b>Otros resultados integrales, neto de impuestos</b>		<u>(1,282,352)</u>	<u>(394,415)</u>
<b>Total pérdida integral del año</b>		\$ <u>(3,651,282)</u>	<u>(2,272,962)</u>
<b>Pérdida neta del año atribuible a:</b>			
Participación controladora		\$ (2,369,293)	(1,878,858)
Participación no controladora		<u>363</u>	<u>311</u>
<b>Pérdida neta del año</b>		\$ <u>(2,368,930)</u>	<u>(1,878,547)</u>
<b>Total resultado integral del año atribuible a:</b>			
Participación controladora		\$ (3,651,648)	(2,273,316)
Participación no controladora		<u>366</u>	<u>354</u>
<b>Total pérdida integral del año</b>		\$ <u>(3,651,282)</u>	<u>(2,272,962)</u>
<b>Pérdida por acción:</b>			
Pérdida básica y diluida por acción (pesos)	27	\$ <u>(3.4398)</u>	<u>(2.7026)</u>
<b>Pérdida por operaciones continuas:</b>			
Pérdida básica y diluida por acción (pesos)		\$ <u>(3.4398)</u>	<u>(2.7026)</u>

Las notas de las páginas 16 a 114 forman parte integral de los estados financieros consolidados.

**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Estados consolidados de cambios en el capital contable

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2019 y 2018

(Miles de pesos)

	Atribuible a accionistas de la compañía											
	Capital social	Prima en emisión de acciones	Reserva legal	Reserva para recompra de acciones	Reserva para recompra de acciones	Efecto por cambio en participación en subsidiaria	Ganancias (pérdidas) actuariales	Efecto acumulado por conversión	Reservas de cobertura de instrumentos financieros derivados	Utilidades retenidas	Total	Participación no controladora
Saldos al 31 de diciembre de 2018	\$ 3,533,570	1,057,577	378,244	435,606	(86,278)	94,450	2,264,970	(429,866)	4,402,337	11,650,610	3,675	11,654,285
Ajuste por la adopción inicial de la NIIF 16 (ver Nota 4)	-	-	-	-	-	-	-	-	(2,099,612)	(2,099,612)	-	(2,099,612)
Saldos al 1o. de enero de 2019	3,533,570	1,057,577	378,244	435,606	(86,278)	94,450	2,264,970	(429,866)	2,302,725	9,550,998	3,675	9,554,673
Aumento en la reserva legal y reserva para recompra de acciones	-	-	-	192,356	-	-	-	-	(192,356)	-	-	-
Recompra de acciones	-	-	-	(159,267)	-	-	-	-	-	(159,267)	-	(159,267)
Aumento en el capital social (ver Nota 26(a))	6,390	26,175	-	-	-	-	-	-	-	32,565	-	32,565
<b>Total de resultado integral del año:</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	(2,369,293)	(2,369,293)	363	(2,368,930)
Pérdida neta del año	-	-	-	-	-	(314,960)	(580,112)	(388,824)	-	(1,282,355)	3	(1,282,352)
Otros resultados integrales del año	-	-	-	-	1,541	-	-	-	-	-	-	-
Saldos al 31 de diciembre de 2019	\$ 3,539,960	1,083,752	378,244	468,695	(84,737)	(220,510)	1,684,858	(818,690)	(258,924)	5,772,648	4,041	5,776,689

Las notas de las páginas 16 a 114 forman parte integral de los estados financieros consolidados.

**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Estados consolidados de cambios en el capital contable (continúa)

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2019 y 2018

(Miles de pesos)

	Atribuible a accionistas de la compañía											
	Capital social	Prima en emisión de acciones	Reserva legal	Reserva para recompra de acciones	Reserva para recompra de acciones	Efecto por cambio en participación en subsidiaria	Ganancias (pérdidas) actuariales por conversión	Efecto acumulado por conversión	Reservas de cobertura de instrumentos financieros derivados	Utilidades retenidas	Total	Participación no controladora
Saldos al 1o. de enero del 2018	\$ 3,528,512	1,033,555	377,332	92,131	24,810	2,294,349	-	7,195,113	14,464,377	3,321	14,467,698	
Aumento en la reserva legal y reserva para recompra de acciones	-	-	912	587,661	-	-	-	(588,573)	-	-	-	-
Recompra de acciones	-	-	-	(244,186)	-	-	-	-	(244,186)	-	-	(244,186)
Aumento en el capital social (ver Nota 26(a))	5,058	24,022	-	-	-	-	-	-	29,080	-	-	29,080
Efecto de reconocimiento de contabilidad de coberturas de combustibles	-	-	-	-	-	-	-	-	(325,345)	-	-	(325,345)
<b>Total de resultado integral del año:</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	(1,878,858)	311	(1,878,547)	
Pérdida neta del año	-	-	-	-	(4,853)	(29,379)	(429,866)	-	(394,458)	43	(394,415)	
Otros resultados integrales del año	-	-	-	-	(86,278)	94,450	(429,866)	-	4,402,337	3,675	11,654,285	
Saldos al 31 de diciembre de 2018	\$ 3,533,570	1,057,577	378,244	435,606	94,450	2,264,970	(429,866)	4,402,337	11,650,610	3,675	11,654,285	

Las notas de las páginas 16 a 114 forman parte integral de los estados financieros consolidados.

**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Estados consolidados de flujos de efectivo

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2019 y 2018

(Miles de pesos)

	<u>Nota</u>	<u>2019</u>	<u>2018</u>
<b>Flujos de efectivo de actividades de operación</b>			
Pérdida antes de impuestos a la utilidad		\$ (3,322,727)	(3,130,696)
Ajustes por:			
Depreciación y amortización	15 y 17	11,941,721	4,800,234
Participación en los resultados de negocios conjuntos y asociada		(766,655)	28,234
Pérdida (utilidad) en venta de propiedades y equipo		(36,260)	299,159
Provisiones, netas		1,594,808	165,650
Beneficios a los empleados		183,478	189,549
Baja de valor de inventarios		32,946	143,572
Estimación por cuentas incobrables		56,332	26,863
Intereses (ganados) pagados, neto		3,358,496	-
Fluctuación cambiaria no realizada		(129,808)	(400,209)
Participación de los trabajadores en las utilidades		<u>(4,960)</u>	<u>1,770</u>
Subtotal		12,907,371	2,124,126
Cuentas por cobrar a clientes		1,043,244	(913,496)
Cuentas por cobrar a partes relacionadas		(27,875)	75,336
Inventarios		(146,987)	(224,651)
Pagos anticipados y depósitos		470,101	(18,295)
Cuentas por pagar		603,379	1,321,027
Cuentas por pagar a partes relacionadas		(47,571)	192,979
Impuesto a la utilidad y participación de los los trabajadores en las utilidades		(260,257)	(136,660)
Transportación vendida no utilizada		168,694	31,176
Intereses cobrados		217,190	-
Intereses pagados		(3,605,230)	-
Instrumentos financieros derivados		<u>(169,990)</u>	<u>(225,511)</u>
<b>Flujos de efectivo generados por actividades de operación</b>		<u>11,152,069</u>	<u>2,226,031</u>
<b>Flujos de efectivo de actividades de inversión:</b>			
Adquisición de propiedades y equipo, neto		(4,615,638)	(4,422,412)
Recursos provenientes de la venta de propiedades y equipo		361,905	846,672
Dividendos cobrados de negocio conjunto		635,931	362,206
Activos intangibles		(116,751)	(70,229)
Anticipos para la adquisición de propiedades y equipo		88,055	(361,907)
Ingresos diferidos		-	4,664
Pagos anticipados y depósitos para mantenimiento y adquisición de propiedades y equipo		<u>(363,834)</u>	<u>1,343,400</u>
<b>Flujos de efectivo utilizados en actividades de inversión</b>		<u>(4,010,332)</u>	<u>(2,297,606)</u>
<b>Flujos de efectivo de actividades de financiamiento:</b>			
Aumentos de capital		6,390	5,058
Préstamos obtenidos		5,443,513	5,011,604
Pago de préstamos		(6,235,262)	(6,273,595)
Pago de arrendamientos		(6,289,993)	-
Efectivo restringido		(672,313)	(109,161)
Prima en venta de acciones		26,175	24,022
Recompra de acciones		<u>(159,267)</u>	<u>(244,186)</u>
<b>Flujos de efectivo utilizados en actividades de financiamiento</b>		<u>(7,880,757)</u>	<u>(1,586,258)</u>
<b>Disminución neta en efectivo y equivalentes de efectivo</b>		(739,020)	(1,657,833)
<b>Efectos por cambios en el valor del efectivo y equivalentes de efectivo</b>		<u>27,217</u>	<u>295</u>
<b>Disminución neta en efectivo y equivalentes de efectivo</b>		(711,803)	(1,657,538)
<b>Efectivo y equivalentes de efectivo:</b>			
Al principio del año		<u>7,686,629</u>	<u>9,344,167</u>
A fin del año		\$ <u>6,974,826</u>	<u>7,686,629</u>

Las notas de las páginas 16 a 114 forman parte integral de los estados financieros consolidados.

13

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

Por los años terminados 31 de diciembre de 2019 y 2018

(Miles de pesos)

### **(1) Entidad que reporta-**

Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. (la “Compañía”) tiene su domicilio en Paseo de la Reforma 243 Piso 25, Colonia Cuauhtémoc, 06500 Ciudad de México, México. Los estados financieros consolidados de la Compañía, por los años terminados al 31 de diciembre de 2019 y 2018, comprenden a la Compañía y sus subsidiarias (en conjunto el “Grupo” o “Grupo Aeroméxico” y de forma individual como “entidades del Grupo”).

La Compañía está listada en la Bolsa Mexicana de Valores (“BMV”). La actividad principal del Grupo es la prestación de servicios de transportación aérea de personas, bienes, correspondencia y carga aérea en general dentro y fuera de la República Mexicana, prestación de servicios de capacitación y administración, comercialización de sistemas de franquicias, administración de inversiones en acciones y a través de inversiones en negocios conjuntos, servicios de mantenimiento y operación de programas de lealtad.

### **(2) Bases de preparación-**

#### **a) Declaración sobre cumplimiento**

Los estados financieros consolidados adjuntos y sus notas se prepararon de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (“NIIF”), emitidas por el Consejo Internacional de Normas de Información Financiera (“IASB” por sus siglas en inglés). La designación NIIF incluye todas las normas emitidas por el IASB y sus interpretaciones relacionadas emitidas por el Comité de Interpretaciones de Normas de Información Financiera (“IFRIC” por sus siglas en inglés).

El 15 de abril de 2020, el Director General y el Director Ejecutivo de Finanzas de la Compañía, Andrés Conesa Labastida y Ricardo Sánchez Baker, respectivamente, autorizaron la emisión de los estados financieros consolidados adjuntos y sus notas.

De conformidad con la Ley General de Sociedades Mercantiles (“LGSM”) y los estatutos del Grupo, los accionistas tienen facultades para modificar los estados financieros después de su emisión.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### **b) Bases de medición**

Los estados financieros consolidados se prepararon sobre la base de costo histórico con excepción de los instrumentos financieros que se miden a su valor razonable y algunas partidas de propiedades y equipo los cuales se registraron a su valor razonable o el modelo utilizado de las normas anteriormente empleadas a la fecha de transición a NIIF.

La Compañía usa el peso mexicano (peso o “\$”) como la moneda de reporte para sus estados financieros consolidados, sin embargo, la moneda funcional es el dólar de los Estados Unidos de América (dólar o “US\$”). Los estados financieros consolidados adjuntos han sido redondeados a miles, excepto donde se indica diferente.

El tipo de cambio del peso con respecto al dólar al 31 de diciembre de 2019 y 2018, fue de \$18.86 y \$19.65, respectivamente.

A menos que se indique lo contrario, los totales y porcentajes podrían no reflejar con precisión las cifras absolutas en este documento, debido al redondeo.

### **c) Empleo de estimaciones y juicios**

La preparación de los estados financieros consolidados de conformidad con las NIIF requiere que la Administración efectúe juicios, estimaciones y suposiciones que afectan la aplicación de políticas contables y los importes reportados de activos, pasivos, ingresos y gastos.

Nosotros basamos nuestros juicios, estimaciones y suposiciones en información histórica e información proyectada, así como las condiciones económicas regionales y de la industria en la que nosotros o nuestros clientes operan, dichos cambios podrían afectar negativamente nuestras estimaciones. Aunque, nosotros creemos que hacemos estimaciones razonables, sobre la resolución final de las incertidumbres presentadas, no se puede asegurar que el resultado final de estos asuntos sea coherente con lo que se refleja en nuestros activos, pasivos, ingresos y gastos. Los resultados reales pueden diferir de estas estimaciones.

Las estimaciones y las suposiciones correspondientes se revisan de manera continua. Los cambios derivados de las revisiones a las estimaciones contables se reconocen en el período en el cual se revisan y en períodos futuros que sean afectados.

En las notas a los estados financieros consolidados que se mencionan en la hoja siguiente se incluye la información sobre estimaciones y suposiciones críticas en la aplicación de políticas contables que tienen efectos significativos en los montos reconocidos en los estados financieros consolidados.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

Notas 3(a) iv y 18 – inversiones en negocios conjuntos

Notas 3(e) y 15 – vidas útiles de propiedades y equipo

Nota 3(l) – reconocimiento de ingresos: determinación de si el ingreso procedente de los servicios proporcionados por el Grupo es reconocido a lo largo del tiempo o en un momento determinado

Nota 16 – clasificación de arrendamientos

Nota 24 – provisión para la devolución de aviones

En las notas siguientes se incluye información sobre supuestos e incertidumbre de estimaciones que tienen un riesgo significativo de dar por resultado, un ajuste importante dentro del próximo ejercicio:

Nota 3(l) i – transportación vendida no utilizada

Nota 20 – activos y pasivos por impuestos diferidos

Nota 24 – provisiones

Nota 28 – medición de la estimación para pérdidas crediticias esperadas por deudores comerciales y activos del contrato: supuestos clave para determinar la tasa de pérdida promedio ponderada

Nota 32 – contingencias y compromisos

#### **d) Alcance de consolidación**

Los estados financieros consolidados incluyen Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y todas las entidades que están controladas directa o indirectamente por Grupo Aeroméxico.

Todas las entidades de Grupo Aeroméxico preparan sus estados financieros al 31 de diciembre. Todos los estados financieros han sido preparados aplicando los mismos principios de contabilidad y valuación de NIIF. Los saldos y operaciones entre partes relacionadas consolidadas han sido eliminados.

Durante el año terminado el 31 de diciembre 2019, hubo una adición en el número de entidades incluidas en los estados financieros consolidados (ver Nota 6), 23 compañías al inicio del año y 24 al final del mismo.

#### **(3) Principales políticas contables-**

Las políticas contables que figuran en la hoja siguiente se han aplicado a todos los períodos presentados en estos estados financieros consolidados, a excepción que así se indique en específico (ver Nota 4).



## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

Las políticas contables han sido aplicadas consistentemente por las entidades del Grupo.

### **(a) Bases de consolidación-**

#### ***i. Combinación de negocios-***

Las combinaciones de negocios se contabilizan utilizando el método de adquisición a la fecha de operación, es decir, cuando se transfiere el control al Grupo. El Grupo valúa el crédito mercantil como el valor razonable de la contraprestación transferida incluyendo el importe reconocido de cualquier participación no controladora en la adquirida, menos el importe neto reconocido (generalmente valor de mercado) de los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos; cuando el exceso es negativo, una ganancia es reconocida inmediatamente en resultados. El Grupo elige con la base de transacción por transacción, ya sea para medir la participación no controladora a su valor razonable, o a su parte proporcional del importe reconocido de los activos netos identificables en la fecha de adquisición.

Los costos de transacción, distintos de los relacionados con emisión de deuda o instrumentos de capital, en que incurra el Grupo en relación con una combinación de negocios se registran como gastos cuando se incurren.

#### ***ii. Subsidiarias-***

Las compañías subsidiarias son entidades controladas por el Grupo (ver Nota 6). El Grupo controla otra entidad, cuando se expone a, o tiene derecho a, rendimientos variables procedentes de su involucramiento con la entidad y tiene la capacidad de afectar a los rendimientos a través de su poder sobre la entidad. Los estados financieros de las compañías subsidiarias se incluyen en los estados financieros consolidados del Grupo desde la fecha en que comienza el control y hasta la fecha en que termina dicho control. Las políticas contables de las compañías subsidiarias han sido adecuadas cuando ha sido necesario para alinearlas con las políticas adoptadas por el Grupo. Todas las subsidiarias del Grupo prepararon sus estados financieros al 31 de diciembre bajo NIIF.

#### ***iii. Pérdida de control-***

En caso de pérdida de control, el Grupo deja de reconocer los activos y pasivos de la subsidiaria, cualquier participación no controlada y cualquier componente del capital contable de la subsidiaria. Cualquier superávit o déficit resultante de la pérdida de control se reconoce en resultados.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

Si el Grupo retiene una participación en la subsidiaria anterior, dichos intereses se miden por su valor razonable en la fecha en que se pierde el control.

### ***iv. Inversiones en compañías reconocidas por el método de participación-***

La participación en compañías reconocidas por el método de participación, se componen de la inversión en tres negocios conjuntos (PLM Premier, S. A. P. I. de C. V. o “PLM”, AM DL MRO JV, S. A. P. I. de C. V. o “MRO” y AM BD GP JV, S. A. P. I. de C. V. o “AM BD”) y en una asociada (Aeromexpress, S. A. de C. V.).

Las compañías asociadas son aquellas entidades en las cuales el Grupo ejerce influencia significativa, pero no control o control conjunto, sobre las políticas financieras y de operación. Se presume que existe influencia significativa cuando el Grupo posee entre el 20% y 50% de las acciones con derecho de voto de otra entidad. Los negocios conjuntos son aquellas entidades sobre cuyas actividades el Grupo ejerce control conjunto, mediante el cual el Grupo tiene derecho a los activos netos del acuerdo, en lugar de derechos a sus activos y obligaciones por sus pasivos.

Las inversiones en asociadas y negocios conjuntos se registran por el método de participación y se reconocen inicialmente a su costo de adquisición. La inversión del Grupo incluye el crédito mercantil identificado con la adquisición, neto de pérdidas por deterioro acumuladas. Los estados financieros consolidados incluyen la participación del Grupo en los ingresos, gastos y movimientos en el capital contable de las inversiones, después de los ajustes para conformar las políticas contables de esas compañías con las del Grupo, desde la fecha en que el Grupo tiene influencia significativa o control conjunto hasta la fecha en que termina dicha influencia significativa o control conjunto. Dicha participación se clasifica como parte de los ingresos operativos al considerarse que son parte del negocio principal del Grupo. Cuando la participación del Grupo en las pérdidas excede a su inversión en aquellas entidades reconocidas por el método de participación, el valor en libros de dicha participación (incluyendo cualesquier inversiones a largo plazo) se reduce a cero y se dejan de reconocer más pérdidas, a menos que el Grupo tenga alguna obligación asumida o haya efectuado pagos por cuenta de la asociada o negocio conjunto.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

PLM opera el programa de viajero frecuente llamado "Club Premier", que permite a los pasajeros frecuentes acumular "Puntos Premier" los cuales les dan derecho a una selección de varios premios. Además, los "Puntos Premier" son vendidos por PLM a los socios comerciales para utilizarlos en actividades promocionales. El valor razonable atribuido a todos los "Puntos Premier" y acumulados por los miembros, se registra en PLM como un pasivo y se reconoce como ingreso cuando los "Puntos Premier" son redimidos por los participantes a los que se hayan expedido. El valor razonable del premio se determina con base en precios a los que los premios se venden a los socios comerciales.

El importe de los ingresos reconocidos por PLM se basa en el número de puntos redimidos en un período en relación con el número total esperado para ser redimidos, que toma en cuenta la estimación de PLM en relación con el porcentaje de expiración ("breakage"). El porcentaje de expiración representa los puntos estimados que no se espera sean redimidos por los miembros del programa. El porcentaje de expiración es estimado por la Administración de PLM con base en los términos y condiciones de la membresía y los patrones de acumulación y redención histórica, ajustada por los cambios en los términos y condiciones que pueden afectar las prácticas de reembolso de los miembros.

MRO realiza mantenimiento pesado de punta a punta al fuselaje de las aeronaves especialmente para sus partes relacionadas Aerovías de México, S. A. de C. V., Aerolitoral, S. A. de C. V. y Delta Air Lines, Inc.

AM BD realiza la promoción de los paquetes turísticos "Gran Plan", lo cual permite el desarrollo de dicho negocio con la experiencia y convenios de Best Day.

### v. *Transacciones eliminadas en la consolidación-*

Los saldos y operaciones importantes entre las compañías del Grupo, así como los ingresos y gastos no realizados, se han eliminado en la preparación de los estados financieros consolidados. Las utilidades no realizadas derivadas de transacciones entre entidades del Grupo en las que se tienen inversiones contabilizadas bajo el método de participación se eliminan contra la inversión en la medida de la participación del Grupo en la asociada o negocio conjunto. Las pérdidas no realizadas se eliminan de igual manera que las utilidades no realizadas, pero solamente en la medida en que no exista evidencia de deterioro.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### **(b) Moneda extranjera-**

#### ***i. Operaciones en moneda extranjera-***

Las operaciones en moneda extranjera se convierten a las respectivas monedas funcionales de las entidades del Grupo al tipo de cambio vigente en las fechas de las operaciones. Los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera a la fecha de reporte se vuelven a convertir a la moneda funcional al tipo de cambio a esa fecha.

La ganancia o pérdida cambiaria de partidas monetarias es la diferencia entre el costo amortizado en la moneda funcional al principio del período, ajustado por pagos e intereses efectivos durante el período, y el costo amortizado en moneda extranjera convertida al tipo de cambio al final del período que se reporta.

Los activos y pasivos no monetarios denominados en moneda extranjera que se miden a valor razonable se vuelven a convertir a la moneda funcional al tipo de cambio en la fecha en que se determinó el valor razonable. Las diferencias cambiarias derivadas de la reconversión se reconocen en resultados. Las partidas no monetarias que se miden en términos de costo histórico en una moneda extranjera se convierten utilizando el tipo de cambio en la fecha de la transacción.

#### ***ii. Conversión a la moneda de presentación-***

El Grupo presenta sus estados financieros consolidados en miles de pesos mexicanos. Los activos y pasivos son convertidos de moneda funcional (dólar americano) a moneda de presentación al tipo de cambio de la fecha de reporte; ingresos y gastos son convertidos al tipo de cambio vigente en las fechas de las transacciones. Las diferencias cambiarias originadas por el proceso de conversión se reconocen directamente en la cuenta de utilidad integral (efecto acumulado por conversión).

### **(c) Instrumentos financieros-**

#### **Instrumentos financieros no derivados-**

Los instrumentos financieros no derivados incluyen inversiones en títulos de deuda, cuentas por cobrar a clientes y otras cuentas por cobrar, efectivo y equivalentes de efectivo, préstamos, proveedores y otras cuentas por pagar.

El efectivo y equivalentes de efectivo comprenden saldos de efectivo y depósitos a la vista con un vencimiento original de tres meses o menos.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

El efectivo restringido comprende los saldos de efectivo del fideicomiso emisor consolidado utilizado por el Grupo para bursatilizar los flujos de efectivo procedentes de la venta de boletos por tarjeta de crédito a través de oficinas y agencias de viaje en México, que se pagará a los tenedores de los certificados bursátiles fiduciarios emitidos por el Fideicomiso.

El Grupo reconoce inicialmente los préstamos, cuentas por cobrar y depósitos en la fecha en que se originan. Otros activos financieros (incluyendo los activos designados a valor razonable a través de resultados) se reconocen inicialmente en la fecha de contratación en la cual el Grupo se convierte en integrante de las disposiciones contractuales del instrumento.

El Grupo elimina un activo financiero cuando expiran los derechos contractuales a los flujos de efectivo provenientes del activo, o transfiere los derechos a recibir los flujos de efectivo contractuales del activo financiero en una transacción en la que se transfieren sustancialmente todos los riesgos y beneficios de la titularidad sobre el activo financiero. Cualquier participación en los activos financieros transferidos que sea creado o conservado por parte del Grupo se reconoce como un activo o pasivo por separado.

### **Compensación-**

Los activos y pasivos financieros se deben compensar y presentarse netos en los estados financieros, sólo si el Grupo tiene el derecho legal de compensar los montos y pretende ya sea liquidar sobre una base neta de activos y pasivos financieros o bien, realizar el activo y liquidar el pasivo en forma simultánea.

### **Activos financieros no derivados-**

El Grupo clasifica sus activos financieros no derivados en las siguientes categorías: activos financieros a valor razonable a través de resultados, costo amortizado, y valor razonable a través de otros resultados integrales (“ORI”).

La clasificación de los activos financieros se basa tanto en el modelo de negocios como en las características de los flujos contractuales de los mismos.

#### ***i. Activos financieros a valor razonable a través de resultados-***

Un activo financiero se presenta y es clasificado a su valor razonable a través de resultados si su intención es mantenerlo con fines de negociación, o no ha cumplido con la prueba de solo pago de principal e intereses (“SPPI”), o si se designa como tal en su reconocimiento inicial. Los activos financieros se designan a su valor razonable a través de resultados si el Grupo administra dichas inversiones y toma decisiones de compra y venta con base en su valor razonable y de acuerdo con la política de inversión o de administración de riesgos del Grupo.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

En su reconocimiento inicial, los costos atribuibles a la transacción se reconocen en resultados conforme se incurran. Los activos financieros a valor razonable a través de resultados se valúan a su valor razonable, y los cambios en el valor razonable, incluyendo cualquier interés o ingreso por dividendo, se reconocen en resultados. El valor razonable es obtenido de contrapartes financieras que actúan como agentes valuadores.

#### **ii. *Costo amortizado-***

Un activo financiero se presenta y es clasificado a su costo amortizado siempre que el objetivo de su modelo de negocio sea el cobro del principal e interés, así como haber cumplido con la prueba SPPI. Los préstamos y cuentas por cobrar son activos financieros con pagos fijos o determinables que no cotizan en un mercado activo. Dichos activos se reconocen inicialmente a su valor razonable más los costos directamente atribuibles a la transacción. Con posterioridad al reconocimiento inicial, los préstamos y cuentas por cobrar se miden a su costo amortizado utilizando el método de interés efectivo, menos pérdidas por deterioro. Los préstamos y cuentas por cobrar incluyen cuentas por cobrar a clientes y otras cuentas por cobrar.

#### **iii. *Activos financieros a valor razonable a través de ORI-***

Un activo financiero se presenta y es clasificado a su valor razonable a través de ORI siempre que el objetivo de su modelo de negocio sea tanto el cobro como la venta de sus flujos contractuales de principal e intereses, así como haber cumplido con la prueba SPPI. Los activos financieros a valor razonable a través del ORI se valúan a su valor razonable, y los cambios en el valor razonable, incluyendo cualquier interés, se reconocen en el ORI. El valor razonable es obtenido de contrapartes financieras que actúan como agentes valuadores, o se determinan con base en modelos de valuación utilizando datos observados en el mercado.

#### **Pasivos financieros no derivados-**

Los pasivos financieros del Grupo se reconocen inicialmente en la fecha de contratación en la que el Grupo se convierte en parte de las disposiciones contractuales del instrumento. El Grupo elimina un pasivo financiero cuando se satisfacen, cancelan, o expiran sus obligaciones contractuales.

Una subsidiaria del Grupo ("Fideicomiso F/1748" o "Fideicomiso") ha colocado Certificados Bursátiles Fiduciarios ("CEBURES") emitidos en la Bolsa Mexicana de Valores, de acuerdo a su programa autorizado hasta por un monto de \$7,000 millones, a través de distintas series con un vencimiento de cinco años. Los CEBURES devengan un interés variable a una Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio (TIIE) + un rango entre 138 a 168 puntos base.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

Los CEBURES están garantizados por los flujos de efectivo obtenidos de la venta de boletos con tarjetas de crédito a través de oficinas y agencias de viaje en México, transferidos al Fideicomiso.

El Grupo determinó que tiene control sobre el Fideicomiso, ya que está expuesto, o tiene derecho, a rendimientos variables procedentes de su involucramiento con el Fideicomiso y tiene la capacidad de afectar a los rendimientos a través de su poder de decisión sobre el Fideicomiso, por lo que la deuda y efectivo restringido del Fideicomiso, se incluyen en los estados financieros consolidados del Grupo (ver Notas 10 y 21).

El Grupo cuenta con los siguientes pasivos financieros no derivados: préstamos, proveedores y otras cuentas por pagar.

Dichos pasivos financieros se reconocen inicialmente a valor razonable más los costos directamente atribuibles a la transacción. Con posterioridad al reconocimiento inicial, estos pasivos financieros se valúan a su costo amortizado utilizando el método de interés efectivo.

#### **Instrumentos financieros derivados (IFD) y contabilidad de coberturas-**

Para gestionar los riesgos derivados de las fluctuaciones en los precios del combustible o Turbosina, el Grupo utiliza selectivamente instrumentos financieros derivados tales como opciones asiáticas sobre el precio del *Jet Fuel 54* (“JF54”). El valor razonable de las opciones se obtiene mediante modelos de valuación que dependen del precio promedio del subyacente de referencia durante un período observado de tiempo.

Al inicio de las opciones o combinaciones de las mismas, éstas se reconocen en el estado de situación financiera consolidado como activo y/o pasivo, de conformidad con su valor razonable. Debido a que el Grupo sólo tiene opciones largas (“*Calls*” y “*Call spreads*”), se limita la pérdida del Grupo a la prima pagada por los instrumentos, ya que éstos no generan ninguna obligación adicional. Estos instrumentos financieros derivados, al cumplir con todos los requisitos que marca la NIIF 9 *Instrumentos Financieros*, son formalmente asignados a una relación de cobertura contable, por lo tanto, durante la vigencia de las opciones, éstas se valúan a su valor razonable y los efectos se contabilizan como una partida temporal dentro del ORI.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

Adicionalmente, en relación con su exposición de tasas de interés a largo plazo proveniente de deuda financiera contratada a tasas variables, el Grupo tiene establecidas algunas estrategias que buscan mitigar los riesgos adversos sobre sus flujos de efectivo que podrían presentarse ante fluctuaciones importantes en los niveles de las tasas de interés de referencia, en específico para la THIE y la *London InterBank Offered Rate* (“LIBOR”). Los IFD que el Grupo ha contratado al respecto son *swaps* de tasa de interés que le han permitido cambiar su perfil de tasa variable en los financiamientos a largo plazo con THIE y/o LIBOR por una tasa fija. Durante la vigencia de los *swaps*, éstos se valúan a su valor razonable y en caso de no cumplir con los requisitos de asignación de cobertura contable, los efectos se registran inmediatamente en los resultados del ejercicio al ser clasificadas como instrumentos con fines de negociación.

Antes de entrar en estos contratos de instrumentos derivados, la Administración deberá de obtener la aprobación del Comité de Finanzas, quien es el responsable de determinar los volúmenes requeridos para mitigar, así como de los precios de las mismas. El propósito de estas operaciones es el de mitigar el riesgo relacionado con el precio del combustible y/o tasas de interés.

Los derivados se reconocen inicialmente a su valor razonable. Los cambios en el valor razonable se determinan con base en precios de mercado reconocidos y cuando no cotizan en un mercado observable, se determinan con base en modelos de valuación utilizando datos observados en el mercado. Asimismo, puede ser obtenido de las contrapartes financieras que actúan como agentes valuadores.

#### **Capital social-**

##### ***Acciones ordinarias-***

Las acciones ordinarias se clasifican como capital. Los costos incrementales que sean directamente atribuibles a la emisión de acciones ordinarias y opciones sobre acciones se reconocen como una deducción del capital contable, neto de efectos de impuestos.

##### ***Recompra de acciones (acciones de tesorería)-***

Cuando el capital social reconocido como capital contable se recompra, el monto de la contraprestación pagada, que incluye los costos directamente atribuibles, neto de efecto de impuestos, se reconoce como una reducción del capital contable. Las acciones que se recompran se clasifican como acciones de tesorería y se presentan como una deducción del capital contable. Cuando las acciones de tesorería se venden o re-emiten con posterioridad, el monto recibido se reconoce como un incremento en el capital contable, y el excedente o déficit resultante de la transacción se transfiere a utilidades retenidas.



## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### **(d) Inventarios-**

Los inventarios de refacciones, accesorios, materiales y suministros se registran al costo o a su valor neto de realización, el que sea menor. El costo de los inventarios se basa en la fórmula de costos promedio y son reconocidos en resultados conforme se consumen.

### **(e) Propiedades y equipo-**

#### ***i. Reconocimiento y medición-***

El equipo de vuelo y otros elementos de propiedades y equipo están registrados a su costo de adquisición con excepción de algunas partidas que se registraron a su valor razonable o el modelo utilizado de las normas anteriormente empleadas a la fecha de transición a NIIF menos depreciación y pérdidas por deterioro acumuladas.

El costo incluye los gastos que son directamente atribuibles a la adquisición del activo. El costo de activos construidos para uso propio incluye el costo de los materiales y mano de obra directa, y otros costos directamente atribuibles que se requieran para poner el activo en condiciones de uso. Los costos relacionados con equipo arrendado según las especificaciones contractuales y los costos financieros para activos calificables son capitalizados.

Las partes y refacciones reparables de equipo de vuelo son clasificadas como propiedades y equipo si son esperados utilizar en más de un período.

Cuando las partes de una partida de propiedades y equipo tienen diferentes vidas útiles, se registran como componentes separados (componentes mayores) de propiedades y equipo.

Las ganancias y pérdidas por la venta de una partida de propiedades y equipo se determinan comparando los recursos provenientes de la venta contra el valor en libros de propiedades y equipo, y se reconocen netos dentro de “otros ingresos” en el resultado del ejercicio.

En caso de que el Grupo reciba créditos de los fabricantes en relación con la adquisición de determinadas aeronaves y motores con base a los términos y condiciones individuales de cada acuerdo de dichos créditos, estos últimos se registran como una reducción del costo de las correspondientes aeronaves y motores.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### ii. *Costos subsecuentes-*

El costo de reemplazo de una partida de propiedades y equipo se reconoce a su valor en libros, si es probable que los beneficios económicos futuros comprendidos en dicha parte sean recuperables para el Grupo y su costo se puede determinar de manera confiable. El valor en libros de la parte reemplazada se elimina. Los costos de la operación del día a día de propiedades y equipo se reconocen en resultados conforme se incurren.

### iii. *Depreciación-*

La depreciación se calcula sobre el monto que corresponde al costo de un activo, menos su valor residual. La depreciación se reconoce en resultados usando el método de línea recta de acuerdo con la vida útil estimada de cada componente de las partidas de propiedades y equipo, la cual es determinada por la Administración teniendo en cuenta el trabajo de peritos valuadores externos, que se revisa periódicamente y se registra desde que dichos activos están disponibles para entrar en operación. Los activos arrendados a través de arrendamiento financiero se deprecian durante la vigencia del contrato de arrendamiento o la vida útil de los activos, lo que resulte menor, salvo que haya certeza razonable de que el Grupo vaya a adquirir la propiedad de los activos arrendados al término del contrato de arrendamiento. Los terrenos no se deprecian.

A continuación se indican las tasas de depreciación y valores residuales para cada clase de activo:

	<u>Tasa</u>	<u>% valor residual</u>
Equipo de vuelo bajo arrendamiento financiero	3.3% y 8%	7-15
Partes y refacciones de aviación	5% a 20%	-
Construcciones	5% a 16.7%	5-16
Equipo de tierra	10% a 16%	-
Equipo de transporte	25%	-
Mobiliario	10%	-
Maquinaria y equipo	10% a 33%	-
Equipo de cómputo	30%	-
Mantenimiento mayor	12.5% a 66.7%	-

El método de depreciación, vidas útiles y valores residuales se revisan al cierre de cada año, y se ajustan en caso de ser necesario.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### *iv. Costos de mantenimiento-*

#### *Mantenimiento mayor-*

Los costos de mantenimiento y reparación mayor de equipos de vuelo propios y arrendados (es decir, el mantenimiento mayor de grandes componentes de aeronaves, como por ejemplo motores y trenes de aterrizaje) se contabilizan por el método de refacción reparada ("*built-in-overhaul*"). El método de refacción reparada consiste en que el Grupo reconoce el costo estimado para dichos mantenimientos mayores como un componente separado de propiedades y equipo (mantenimiento mayor). Estos costos de mantenimiento mayor se deprecian en el período más corto entre el tiempo que transcurrirá hasta el siguiente mantenimiento mayor o el período remanente en los términos del contrato de arrendamiento, y se presenta en los estados consolidados de resultados y otros resultados integrales como parte de los gastos de operación (depreciación y amortización). Los costos de mantenimiento mayor subsecuentes se capitalizan y amortizan en el período más corto entre el tiempo que transcurrirá hasta el siguiente mantenimiento mayor o el período remanente en los términos del contrato de arrendamiento. Los desembolsos de efectivo relacionados a dicho mantenimiento mayor se presentan en los estados consolidados de flujos de efectivo bajo la línea de "adquisiciones de propiedades y equipo" como parte de los "flujos de efectivo por actividades de inversión" y la depreciación relacionada se reporta como parte de los ajustes al flujo de actividades de operación.

#### *Mantenimiento directo o en línea-*

Los pagos hechos en relación con el mantenimiento directo fuera de los mantenimientos mayores programados para aeronaves propias y arrendadas (inspecciones de rutina de toda la aeronave, incluyendo fuselaje y remplazo de partes rotables menores) se registran en resultados al incurrirse y son reportados en los estados consolidados de resultados y otros resultados integrales como parte de la línea de gasto por "mantenimiento" en los gastos de operación. Los desembolsos de efectivo por estos conceptos se reportan en los estados consolidados de flujos de efectivo como parte de "flujos por actividades de operación".

Si el Grupo se compromete contractualmente a devolver el equipo de vuelo en un estado determinado o para compensar al arrendador sobre la base de la condición real del equipo de vuelo al final del plazo del arrendamiento, el Grupo reconoce durante el plazo del contrato una provisión para devoluciones de aeronaves arrendadas (ver Nota 3(j)).

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### **(f) Arrendamientos-**

El Grupo ha adoptado la Norma NIIF 16 *Arrendamientos* utilizando el método retrospectivo modificado, y por lo tanto la información comparativa no ha sido reexpresada y continúa informándose de conformidad con la NIC 17 *Arrendamientos* y a la CINIIF 4 *Determinación si un acuerdo contiene un arrendamiento* (“Comité de Interpretaciones de Normas Internacionales de Información Financiera 4”), y se revelan por separado.

#### **Política aplicable a partir del 1 de enero de 2019-**

Al inicio de un contrato, el Grupo evalúa si el contrato es, o contiene, un arrendamiento. Un contrato es, o contiene un arrendamiento si transmite el derecho a controlar el uso de un activo identificado por un período de tiempo a cambio de una contraprestación. Para evaluar si un contrato conlleva el derecho a controlar el uso de un activo identificado, el Grupo usa la definición de arrendamiento incluida en la NIIF 16.

Esta política se aplica a los contratos suscritos a partir del 1 de enero de 2019.

#### **Como arrendatario-**

Al inicio o al momento de la modificación de un contrato que contiene un componente de arrendamiento, el Grupo distribuye la contraprestación en el contrato a cada componente de arrendamiento sobre la base de sus precios independientes relativos. No obstante, en el caso de los arrendamientos de propiedades y equipo, el Grupo ha escogido no separar los componentes que no son de arrendamiento y contabilizar los componentes de arrendamiento y los que no lo son como un componente de arrendamiento único.

El Grupo reconoce un activo por derecho de uso y un pasivo por arrendamiento a la fecha de comienzo del arrendamiento. El activo por derecho de uso se mide inicialmente al costo, que incluye el importe inicial del pasivo por arrendamiento ajustado por los pagos por arrendamiento realizados antes o a partir de la fecha de comienzo, más cualquier costo directo inicial incurrido y una estimación de los costos futuros al dismantelar y eliminar el activo subyacente o el lugar en el que está ubicado, menos los incentivos de arrendamiento recibidos.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

Posteriormente, el activo por derecho de uso se deprecia usando el método en línea recta desde la fecha de inicio y hasta el final del plazo del arrendamiento, a menos que el arrendamiento transfiera la propiedad del activo subyacente al Grupo al final del plazo del arrendamiento o que el costo del activo por derecho de uso refleje que el Grupo va a ejercer una opción de compra. En ese caso, el activo por derecho de uso se depreciará a lo largo de la vida útil del activo subyacente, que se determina sobre la misma base que la de las propiedades y equipos. Además, el activo por derecho de uso se reduce periódicamente por las pérdidas por deterioro del valor, si las hubiere, y se ajusta por ciertas nuevas mediciones del pasivo por arrendamiento.

El pasivo por arrendamiento se mide inicialmente al valor presente de los pagos descontados por arrendamiento que no se hayan pagado en la fecha de inicio, utilizando la tasa de interés implícita en el arrendamiento o, si esa tasa no pudiera determinarse fácilmente, la tasa incremental por préstamos del Grupo. Por lo general, el Grupo utiliza su tasa incremental por préstamos como tasa de descuento.

El Grupo determina su tasa incremental por préstamos obteniendo tasas de interés de diversas fuentes de financiamiento externas y realiza ciertos ajustes para reflejar los plazos del arrendamiento y el tipo de activo arrendado.

Los pagos por arrendamiento incluidos en la medición del pasivo por arrendamiento incluyen lo siguiente:

- pagos fijos, incluyendo en esencia los pagos fijos;
- pagos por arrendamiento variables, que dependen de un índice o una tasa, inicialmente medidos empleando el índice o tasa en la fecha de inicio;
- importes que espera pagar el arrendatario como garantías de valor residual; y
- el precio de ejercicio de una opción de compra si el Grupo está razonablemente seguro de ejercer esa opción, los pagos por arrendamiento en un período de renovación opcional si el Grupo tiene certeza razonable de ejercer dicha extensión, y pagos por penalizaciones derivadas de la terminación anticipada del arrendamiento a menos que el Grupo tenga certeza razonable de no finalizar el arrendamiento anticipadamente.

El pasivo por arrendamiento se mide al costo amortizado utilizando el método de interés efectivo. Se realiza una nueva medición cuando existe un cambio en los pagos por arrendamiento futuros producto de un cambio en un índice o tasa, si existe un cambio en la estimación del Grupo del importe que se espera pagar bajo una garantía de valor residual, si el Grupo cambia su evaluación de si ejercerá o no una opción de compra, ampliación o terminación, o si existe un pago por arrendamiento fijo en esencia que haya sido modificado.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

Cuando se realiza una nueva medición del pasivo por arrendamiento de esta manera, se realiza el ajuste correspondiente al importe en libros del activo por derecho de uso, o se registra en resultados si el importe en libros del activo por derecho de uso se ha reducido a cero.

El Grupo presenta activos por derecho de uso que no cumplen con la definición de propiedades de inversión en “propiedades y equipo, incluyendo derechos de uso” y pasivos por arrendamiento en “deuda financiera incluyendo arrendamientos” en el estado de situación financiera (ver Notas 15 y 21).

### ***Arrendamientos de corto plazo y arrendamientos de activos de bajo valor-***

El Grupo ha escogido no reconocer activos por derecho de uso y pasivos por arrendamiento por los arrendamientos de activos de bajo valor y arrendamientos de corto plazo, incluyendo el equipo de TI. El Grupo reconoce los pagos por arrendamiento asociados con estos arrendamientos como gasto sobre una base lineal durante el plazo del arrendamiento.

### **Política aplicable antes del 1 de enero de 2019-**

Para los contratos realizados antes del 1 de enero de 2019, el Grupo determinó si el acuerdo era o contenía un arrendamiento con base en la evaluación siguiente:

- el cumplimiento del acuerdo dependía del uso de un activo o activos específicos; y
- el acuerdo había conllevado un derecho para usar el activo. Un acuerdo conllevaba el derecho de usar el activo si se cumplía una de las siguientes condiciones:
  - el comprador tenía la capacidad o el derecho de operar el activo obteniendo o controlando una cantidad más que insignificante del producto;
  - el comprador tenía la capacidad o el derecho de controlar el acceso físico al activo obteniendo o controlando una cantidad más que insignificante del producto; o
  - los hechos y circunstancias indicaban que era una posibilidad remota que otras partes obtuvieran una cantidad más que insignificante del producto, y el precio por unidad no era fijo por unidad de producto ni tampoco era igual al precio de mercado actual por unidad de producto.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### ***Como arrendatario-***

En el período comparativo, en su calidad de arrendatario el Grupo clasificó como arrendamientos financieros los arrendamientos que transferían sustancialmente todos los riesgos y ventajas relacionados con la propiedad. Cuando este era el caso, los activos arrendados se medían inicialmente a un importe igual al menor valor entre el valor razonable y el valor presente de los pagos mínimos por el arrendamiento. Los pagos mínimos por arrendamiento eran los pagos que el arrendatario debía realizar durante el plazo del arrendamiento, excluyendo cualquier renta contingente. Con posterioridad al reconocimiento inicial, los activos se contabilizaban de acuerdo con la política contable aplicable al activo correspondiente.

Los activos mantenidos bajo otros arrendamientos se clasificaban como arrendamientos operativos y no se reconocían en el estado de situación financiera del Grupo. Los pagos realizados bajo arrendamientos operativos se reconocían en resultados en forma lineal durante el plazo del arrendamiento. Los incentivos por arrendamiento recibidos eran reconocidos como parte integral del gasto total por arrendamiento durante el plazo de este.

### **(g) Activos intangibles-**

Los activos intangibles corresponden principalmente a la propiedad intelectual, programas de cómputo o software, y derechos fiduciarios.

#### ***i. Propiedad intelectual-***

La propiedad intelectual se refiere a las metodologías relevantes relacionadas con el desarrollo de programas de lealtad.

#### ***Valuación subsecuente-***

La propiedad intelectual es reconocida como activo intangible con vida útil indefinida y es valuada a su costo menos pérdidas por deterioro acumuladas. Véase la Nota 3(i) para pruebas de deterioro.

#### ***ii. Otros activos intangibles-***

Aquellos activos intangibles con vida útil definida se amortizan con base en la mejor estimación de su vida útil determinada de acuerdo con la expectativa de sus beneficios futuros. Esta política contable aplica a software.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

Los derechos fiduciarios representan la contribución a un fideicomiso para la construcción de un nuevo proyecto denominado “Torre Aeroméxico” y están registrados a su costo de aportación.

#### **iii. Amortización-**

La amortización se reconoce en resultados usando el método de línea recta con base en la vida útil estimada de los activos intangibles y se calcula sobre el costo del activo, menos su valor residual.

La amortización se reconoce a partir de la fecha en que los activos intangibles con vida útil definida se encuentran disponibles para su uso, ya que esto refleja de la mejor manera el patrón de consumo esperado de los beneficios económicos futuros incorporados en el activo.

Las vidas útiles estimadas para los períodos en curso y anteriores son las siguientes:

Software	4 - 7 años
----------	------------

Los métodos de amortización, vidas útiles y valores residuales de los activos intangibles se revisan al cierre de cada año y se ajustan en caso de ser necesario.

#### **(h) Pagos anticipados y depósitos-**

Los pagos anticipados no circulantes y depósitos de largo plazo representan principalmente depósitos en dólares a favor de los arrendadores de equipo de vuelo y fabricantes; se presentan con base en la fecha establecida contractualmente relativa a su recuperación, como activo circulante o no circulante; en algunos casos generan intereses a favor de la Compañía, a una tasa equivalente a los rendimientos de las cuentas de mercado de dinero vigentes en los Estados Unidos de América.

Los depósitos por mantenimiento son reconocidos como un activo en el momento en el que se realiza el pago correspondiente al proveedor. Estos depósitos son considerados como reservas de mantenimiento y son calculados generalmente sobre la base de horas voladas. Estas reservas de mantenimiento son reclasificadas a propiedades y equipo (mantenimiento mayor) una vez que se realiza el servicio de mantenimiento y reconocido en resultados a través de la depreciación con base en las políticas de mantenimiento del Grupo.



## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

Los pagos anticipados de corto plazo representan principalmente publicidad y prepagos de combustible. Los pagos anticipados se reconocen como gasto en el estado de resultados cuando el servicio o el bien es recibido.

#### (i) Deterioro-

##### *i. Activos financieros no derivados-*

El Grupo reconoce correcciones de valor para pérdidas crediticias esperadas por:

- los activos financieros medidos al costo amortizado;
- las inversiones de deuda medidas al valor razonable con cambios en otro resultado integral; y
- activos del contrato.

El Grupo mide las correcciones de valor por un importe igual a las pérdidas crediticias esperadas durante el tiempo de vida del activo, excepto por lo siguiente, que se mide al importe de las pérdidas crediticias esperadas de doce meses:

- instrumentos de deuda que se determina que tienen un riesgo crediticio bajo a la fecha de presentación; y
- otros instrumentos de deuda y saldos bancarios para los que el riesgo crediticio (es decir, el riesgo de que ocurra incumplimiento durante la vida esperada del instrumento financiero) no ha aumentado significativamente desde el reconocimiento inicial.

Las correcciones de valor por cuentas por cobrar comerciales y activos del contrato siempre se miden por un importe igual al de las pérdidas crediticias esperadas durante el tiempo de vida.

Las pérdidas crediticias esperadas durante el tiempo de vida son las pérdidas crediticias que resultan de todos los posibles sucesos de incumplimiento durante la vida esperada de un instrumento financiero.

#### **Medición de las pérdidas crediticias esperadas-**

Las pérdidas crediticias esperadas son el promedio ponderado por probabilidad de las pérdidas crediticias. Las pérdidas crediticias se miden como el valor presente de las insuficiencias de efectivo (es decir, la diferencia entre el flujo de efectivo adeudado a la entidad de acuerdo con el contrato y los flujos de efectivo que el Grupo espera recibir).

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

Las pérdidas crediticias esperadas son descontadas usando la tasa de interés efectiva del activo financiero.

### **Activos financieros con deterioro crediticio**

En cada fecha de presentación, el Grupo evalúa si los activos financieros registrados al costo amortizado y los instrumentos de deuda al valor razonable con cambios en otro resultado integral tienen deterioro crediticio. Un activo financiero tiene “deterioro crediticio” cuando han ocurrido uno o más sucesos que tienen un impacto perjudicial sobre los flujos de efectivo futuros estimados del activo financiero.

### **Castigo**

El importe en libros bruto de un activo financiero se castiga cuando el Grupo no tiene expectativas razonables de recuperar un activo financiero en su totalidad o una porción del mismo. El Grupo hace una evaluación individual de la oportunidad y el alcance del castigo con base en si existe o no una expectativa razonable de recuperación. El Grupo no espera que exista una recuperación significativa del importe castigado. No obstante, los activos financieros que son castigados podrían estar sujetos a actividades a fin de cumplir con los procedimientos del Grupo para la recuperación de los importes adeudados.

#### ***ii. Activos no financieros-***

El valor en libros de los activos no financieros del Grupo, distintos a inventarios y activos por impuestos diferidos se revisan en cada fecha de reporte para determinar si existe algún indicio de posible deterioro. Si se identifican indicios de deterioro, entonces se estima el valor de recuperación del activo. En el caso de activos intangibles que tengan vidas indefinidas, como lo es la propiedad intelectual, o que todavía no estén disponibles para su uso, el valor de recuperación se estima cada año en las mismas fechas.

El valor de recuperación de un activo o unidad generadora de efectivo es el que resulte mayor entre su valor en uso y su valor razonable menos costos de venta. Al evaluar el valor en uso, los flujos de efectivo futuros estimados se descuentan a su valor presente utilizando una tasa de descuento antes de impuestos que refleje las evaluaciones de mercado actual del valor del dinero atribuible al factor tiempo y los riesgos específicos al activo. Para efectos de las pruebas de deterioro, los activos que no se pueden probar individualmente se integran en grupos más pequeños de activos que generan entradas de efectivo por uso continuo y que son en su mayoría independientes de las entradas de efectivo de otros activos o grupos de activos (la “unidad generadora de efectivo”).

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

Los activos corporativos del Grupo no generan entradas de efectivo por separado. Si hay alguna indicación de que un activo corporativo pudiera estar deteriorado, entonces se determina el valor de recuperación de la unidad generadora de efectivo a la cual pertenece el activo corporativo.

Se reconoce una pérdida por deterioro si el valor en libros de un activo o su unidad generadora de efectivo es superior a su valor de recuperación. Las pérdidas por deterioro se reconocen en resultados. Las pérdidas por deterioro registradas con relación a las unidades generadoras de efectivo, se distribuyen primero para reducir el valor en libros de los activos en la unidad (grupo de unidades) sobre la base de prorroto.

Las pérdidas por deterioro reconocidas en períodos anteriores se evalúan a la fecha de reporte para identificar indicios de que la pérdida se haya reducido o que ya no exista.

Una pérdida por deterioro se revierte si ha habido un cambio en las estimaciones utilizadas para determinar el importe recuperable. Una pérdida por deterioro sólo se revierte en la medida que el valor en libros del activo no supere el valor en libros que hubiera determinado, neto de depreciación o amortización, si ninguna pérdida por deterioro se hubiera reconocido anteriormente.

El crédito mercantil que forma parte del valor en libros de una inversión que se reconoce por el método de participación, no se reconoce por separado y, por lo tanto, no se prueba por separado para deterioro. En lugar de ello, el monto total de la inversión reconocida por el método de participación se prueba en cuanto a posible deterioro como un solo activo cuando existe evidencia objetiva de que dicha inversión reconocida por el método de participación pudiera estar deteriorada.

#### **(j) Provisiones-**

Se reconoce una provisión si, como consecuencia de un evento pasado, el Grupo tiene una obligación legal o asumida presente que se pueda estimar de manera confiable, y es probable que requiera una salida de beneficios económicos para liquidar esa obligación. Las provisiones se determinan conforme a los flujos futuros de efectivo descontados a una tasa antes de impuestos que refleja las evaluaciones de mercado actual del valor del dinero atribuible al factor tiempo y los riesgos específicos del pasivo. El efecto del descuento por el paso del tiempo se reconoce como costo financiero.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### ***Provisión para devolución de aviones-***

En relación a los arrendamientos operativos donde el Grupo está obligado a devolver una aeronave en ciertas condiciones, se registra una provisión durante el término del arrendamiento. Esta provisión se hace en relación al valor presente de los costos futuros esperados para cumplir las condiciones de devolución tomando en consideración el plan de flota actual y la programación de mantenimientos a largo plazo. El valor presente de las condiciones de devolución se determina a la fecha de inicio del arrendamiento y está sujeto a revisiones anuales.

### **(k) Beneficios a los empleados-**

#### ***i. Planes de beneficios definidos-***

La Compañía tiene planes de pensiones de beneficio definido para algunos de sus empleados. En adición, la prima de antigüedad se proporciona a todos los empleados bajo la Ley Federal del Trabajo. La Ley establece que las primas de antigüedad son pagaderas, basada en el salario y años de servicio para los empleados que renuncien después de por lo menos quince años de servicio o sean despedidos.

Las obligaciones netas del Grupo respecto a los planes de pensiones de beneficios definidos se calculan por separado para cada plan, estimando el monto del beneficio futuro devengado por los empleados a cambio de sus servicios en los períodos en curso y pasados; ese beneficio se descuenta para determinar su valor presente y el valor razonable de los activos del plan se deducen. La tasa de descuento es el rendimiento a la fecha de reporte de los bonos gubernamentales que tienen fechas de vencimiento aproximadas a los vencimientos de las obligaciones del Grupo y que están denominados en la misma moneda en la cual se espera que se paguen los beneficios. El cálculo se realiza anualmente por un actuario calificado utilizando el método de crédito unitario proyectado de acuerdo con la NIC 19 (ver Nota 22). Cuando el cálculo resulta en un beneficio para el Grupo, el activo que se reconoce se limita al valor presente de los beneficios económicos disponibles, en la forma de reembolsos futuros del plan o reducciones en futuras contribuciones al plan. Para calcular el valor presente de los beneficios económicos, se toman en consideración los requerimientos mínimos de fondeo que se apliquen a cualquier plan del Grupo.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

Remediciones del pasivo neto por beneficios definidos, que comprenden las pérdidas y ganancias actuariales, el rendimiento de los activos del plan (excluidos los intereses) y el efecto del techo financiero (si lo hay, excluyendo los intereses), se reconocen inmediatamente en los otros resultados integrales. El Grupo determina el gasto (ingreso) neto por intereses, sobre la obligación por beneficios definidos (activo) del período, aplicando la tasa de descuento utilizada para medir la obligación por beneficios definidos al inicio del período anual sobre la obligación por beneficios definidos neta (activo), como resultado de las contribuciones y los pagos realizados en los planes. Los gastos netos por intereses y otros gastos relacionados con los planes de beneficios definidos se reconocen en el resultado del año.

Cuando se modifican los beneficios o se reduce un plan, se reconoce inmediatamente el cambio que se produzca en los resultados del año. El Grupo reconoce las pérdidas y ganancias relativas a la compensación de un plan de beneficios definidos cuando ésta se produce.

#### ***ii. Beneficios por terminación-***

Los beneficios por terminación se reconocen como un gasto cuando el Grupo está comprometido de manera demostrable, sin posibilidad real de dar marcha atrás, con un plan formal detallado ya sea para terminar la relación laboral antes de la fecha de retiro normal, o bien, para proporcionar beneficios por terminación como resultado de una oferta que se realice para estimular el retiro voluntario. Los beneficios por terminación para los casos de retiro voluntario se reconocen como un gasto sólo si el Grupo ha realizado una oferta de retiro voluntario, es probable que la oferta sea aceptada, y el número de aceptaciones se puede estimar de manera confiable. Si los beneficios son pagaderos a más de 12 meses después del período de reporte, entonces se descuentan a su valor presente.

#### ***iii. Beneficios a corto plazo-***

Las obligaciones por beneficios a los empleados a corto plazo se valúan sobre una base sin descuento y se cargan a resultados conforme se prestan los servicios respectivos.

Se reconoce un pasivo por el monto que se espera pagar bajo los planes de bonos en efectivo a corto plazo o reparto de utilidades, si el Grupo tiene una obligación legal o asumida de pagar dichos montos como resultado de servicios anteriores prestados por el empleado, y la obligación se puede estimar de manera confiable.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### ***iv. Pagos basados en acciones-***

El Grupo ha concedido ciertos beneficios liquidables mediante pagos basados en acciones a cierto personal ejecutivo clave de la Administración, sujetos a ciertos servicios y condiciones de desempeño. El costo de pagos otorgados se reconoce como un gasto de los empleados, con el correspondiente incremento en el patrimonio neto, en el período de adquisición de derechos. El importe reconocido como gasto se ajusta para reflejar únicamente el número de primas para los que se prevé que se cumplan las condiciones de los servicios relacionados, de tal manera que la cantidad finalmente reconocida como un gasto se basa en el número de primas que cumplan con las condiciones de los servicios relacionados a la fecha de adquisición de derechos.

### **(I) Reconocimiento de ingresos-**

#### ***i. Transportación vendida no utilizada y reconocimiento de ingresos por vuelo de pasajeros y servicios complementarios-***

Las ventas de pasajes son inicialmente reconocidas en pasivo como transportación vendida no utilizada (obligación contractual conforme a la NIIF 15), y se reconocen como ingreso por pasajeros, netas de cargos aeroportuarios, cuando se presta el servicio. La cuenta de pasivo es también disminuida por los servicios prestados por otras aerolíneas (en donde la Compañía no mantiene control antes de que los boletos son transferidos al cliente, por lo tanto, en este caso se actúa como un agente debido a que solamente se transfiere el servicio de transportación aérea a ser otorgado por otras aerolíneas), previamente vendidos a través de Aerovías de México, S. A. de C. V. (“Aeroméxico”) y por los boletos reembolsados.

Los ingresos por pasajeros, en virtud de que no representan una obligación de desempeño a la prestación de servicios de transportación aérea, agrupan tanto aquellos que incluyen la tarifa aérea, así como los servicios complementarios como pueden ser el exceso de equipaje y otros cargos a pasajeros, la caducidad de boletos no utilizados y el efecto por la disminución de los pagos por compensación a pasajeros y el costo por la acumulación de puntos del programa de viajero frecuente “Club Premier” de Aeroméxico.

La Compañía valúa la transportación vendida no utilizada, convirtiendo a la moneda funcional la venta de pasajes de los diferentes tipos de cambio vigentes a la fecha de estas operaciones.

Los boletos no utilizados (caducidad o “*breakage*”) se reconocen como un ingreso complementario de pasajeros, utilizando la fecha programada de los vuelos, revisando posteriormente los términos y condiciones de dichos boletos.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

#### ii. ***Ingresos por carga-***

El ingreso por transportación de carga se reconoce cuando el servicio ha sido prestado.

#### iii. ***Otros ingresos-***

Los otros ingresos incluyen principalmente diversos servicios como capacitación y asistencia en tierra, vuelos de fletamento (“Charter”) y otros, los cuales se reconocen en el estado de resultados integrales en el período de prestación de los servicios.

#### **(m) Ingresos y costos financieros-**

Los ingresos financieros incluyen ingresos por intereses sobre fondos invertidos, cambios en el valor razonable de activos financieros y utilidades cambiarias netas, que son reconocidas directamente en resultados. Los ingresos por intereses se reconocen en resultados conforme se devengan, utilizando el método de interés efectivo. Los ingresos por dividendos se reconocen en resultados en la fecha en que está establecido el derecho del Grupo a recibir el pago, que en el caso de títulos que cotizan en bolsa, es la fecha ex-dividendo.

Los costos financieros comprenden gastos por intereses sobre préstamos, efecto del descuento por el paso del tiempo sobre provisiones o dividendos, cambios en el valor razonable de activos financieros, pérdidas cambiarias netas, comisiones por tarjetas de crédito; pérdidas por deterioro sobre activos financieros, intereses por arrendamientos y pérdidas sobre instrumentos financieros son reconocidas directamente en resultados. Los costos de préstamos que no sean directamente atribuibles a la adquisición, construcción o producción de un activo calificable, se reconocen en resultados utilizando el método de interés efectivo.

#### **(n) Impuesto sobre la renta (ISR)-**

El gasto por impuestos a la utilidad incluye el impuesto causado y el impuesto diferido. El impuesto causado y el impuesto diferido se reconocen en resultados excepto que correspondan a una combinación de negocios, o partidas reconocidas directamente en el capital contable o en la cuenta de otros resultados integrales.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

El gasto por impuestos causados es el impuesto que se espera pagar o recibir. El ISR a cargo por el ejercicio se determina de acuerdo con los requerimientos legales y fiscales para las compañías en México, aplicando las tasas de impuestos promulgadas o sustancialmente promulgadas a la fecha del reporte, y cualquier ajuste al impuesto a cargo respecto a años anteriores.

El ISR diferido se registra de acuerdo con el método de activos y pasivos, el cual compara los valores contables y fiscales de los activos y pasivos de la Compañía y se reconocen impuestos diferidos (activos o pasivos) respecto a las diferencias temporales entre dichos valores. No se reconocen impuestos por las siguientes diferencias temporales: el reconocimiento inicial de activos y pasivos en una transacción que no sea una adquisición de negocios y que no afecte al resultado contable ni fiscal, y diferencias relativas a inversiones en subsidiarias y negocios conjuntos en la medida en que es probable que no se revertirán en un futuro previsible. Adicionalmente, no se reconocen impuestos diferidos por diferencias temporales gravables derivadas del reconocimiento inicial del crédito mercantil. Los impuestos diferidos se calculan utilizando las tasas que se espera se aplicarán a las diferencias temporales cuando se reviertan, con base en las leyes promulgadas o que se han sustancialmente promulgado a la fecha del reporte. Los activos y pasivos por impuestos diferidos se compensan si existe un derecho legalmente exigible para compensar los activos y pasivos fiscales causados, y corresponden a impuesto sobre la renta gravado por la misma autoridad fiscal y a la misma entidad fiscal, o sobre diferentes entidades fiscales, pero pretenden liquidar los activos y pasivos fiscales causados sobre una base neta o sus activos y pasivos fiscales se materializan simultáneamente.

Se reconoce un activo diferido por pérdidas fiscales por amortizar, créditos fiscales y diferencias temporales deducibles, en la medida en que sea probable que en el futuro se disponga de utilidades gravables contra las cuales se puedan aplicar. Los activos diferidos se revisan a la fecha de reporte y se reducen en la medida en que la realización del correspondiente beneficio fiscal ya no sea probable.

#### **(o) Participación de los trabajadores en la utilidad (PTU)-**

La PTU causada en el año se determina de conformidad con las disposiciones fiscales vigentes. Conforme la legislación fiscal vigente, las empresas están obligadas a compartir el 10% de sus utilidades gravables a sus empleados y se registra como un gasto de operación.



## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### **(p) Utilidad por acción-**

El Grupo presenta información sobre la utilidad por acción (“UPA”) básica y diluida correspondiente a sus acciones ordinarias. La UPA básica se calcula dividiendo la utilidad o pérdida atribuible a los accionistas poseedores de acciones ordinarias de la Compañía entre el número promedio ponderado de acciones ordinarias en circulación durante el período, ajustado por las acciones propias que se poseen. La UPA diluida se determina ajustando la utilidad o pérdida atribuible a los accionistas poseedores de acciones ordinarias y el número promedio ponderado de acciones ordinarias en circulación ajustada por las acciones propias que se poseen, por los efectos del potencial de dilución de todas las acciones ordinarias.

### **(q) Concentración del negocio-**

Los servicios se comercializan con un gran número de clientes, sin que exista concentración importante en algún cliente específico.

El principal proveedor de combustible utilizado por las aeronaves en territorio nacional es Aeropuertos y Servicios Auxiliares (“ASA”), organismo descentralizado del Gobierno Federal.

### **(r) Información de segmentos-**

La Compañía reporta información por segmentos de conformidad con lo establecido por la NIIF 8 *Información por segmentos*. Un segmento operativo es un componente del Grupo que desarrolla actividades de negocio de las que puede obtener ingresos de las actividades ordinarias e incurrir en gastos incluidos los ingresos de las actividades ordinarias y los gastos por transacciones con otros componentes de la misma entidad. Los resultados operativos de los segmentos son revisados y analizados regularmente por la Dirección General del Grupo para la toma de decisiones acerca de los recursos que deben asignarse al segmento y evaluar su rendimiento, y para el cual la información financiera segmentada está disponible.

La Compañía determinó que cuenta con un segmento operativo: transportación aérea. La Compañía secciona este segmento en las siguientes áreas geográficas conforme a sus destinos: (1) México, (2) Norte, Centro y Sudamérica, (3) Europa y Asia. La Empresa asigna los ingresos por área geográfica según el destino de vuelo del pasajero.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### **(4) Cambios en las políticas contables significativas y pronunciamientos normativos emitidos recientemente aún no adoptados-**

#### **Cambios en las políticas contables significativas -**

El Grupo aplicó inicialmente la NIIF 16 *Arrendamientos* a partir del 1 de enero de 2019. Algunas otras nuevas normas también entraron en vigor a partir del 1 de enero de 2019, pero no tienen un efecto significativo sobre los estados financieros consolidados del Grupo.

El Grupo aplicó la Norma NIIF 16 usando el enfoque retrospectivo modificado, según el cual el efecto acumulado de la aplicación inicial se reconoce en los resultados acumulados al 1 de enero de 2019. En consecuencia, la información comparativa presentada para el 2018 no ha sido reexpresada, es decir, está presentada, como fue informada previamente, bajo la NIC 17 y las interpretaciones relacionadas. Los detalles de los cambios en las políticas contables se revelan a continuación. Adicionalmente, los requerimientos de revelación de la Norma NIIF 16 por lo general no han sido aplicados a la información comparativa.

#### **A. Definición de arrendamiento-**

Previamente, el Grupo determinó al comienzo de un contrato si el acuerdo era o contenía un arrendamiento bajo la CINIIF 4. Ahora el Grupo evalúa si un contrato es o contiene un arrendamiento con base en la definición de un arrendamiento, como se explica en la Nota 3 (f).

Al momento de la transición a la NIIF 16, el Grupo escogió aplicar la solución práctica para no realizar la evaluación de que transacciones corresponden a arrendamientos. Aplicó la NIIF 16 solo a los contratos que previamente se habían identificado como arrendamientos. Los contratos que no se identificaron como arrendamientos de acuerdo con la NIC 17 y la CINIIF 4 no fueron reevaluados para determinar si existe un arrendamiento de acuerdo con la NIIF 16. En consecuencia, la definición de arrendamiento bajo la NIIF 16 solo se aplicó a los contratos realizados o modificados a partir de 1 de enero de 2019.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### **B. Arrendamientos en los que el Grupo es arrendatario-**

Como arrendatario, el Grupo arrienda muchos activos, incluyendo inmuebles y equipos. En su calidad de arrendatario, el Grupo previamente clasificó los arrendamientos como operativos o financieros dependiendo de su evaluación respecto de si el arrendamiento transfería significativamente todos los riesgos y ventajas inherentes a la propiedad del activo subyacente al Grupo. Bajo la NIIF 16, el Grupo reconoce activos por derecho de uso y pasivos por arrendamiento para la mayoría de los arrendamientos, es decir, estos arrendamientos están registrados contablemente en el estado consolidado de posición financiera.

Al inicio o al momento de la modificación de un contrato que contiene un componente de arrendamiento, el Grupo distribuye la contraprestación en el contrato a cada componente de arrendamiento sobre la base de sus precios relativos independientes.

No obstante, en el caso de los arrendamientos de propiedades y equipo, el Grupo ha escogido no separar los componentes que no son de arrendamiento y contabilizar los componentes de arrendamiento y los que no son de arrendamiento como un componente de arrendamiento único.

#### **i. Arrendamientos clasificados como arrendamientos operativos bajo la NIC 17-**

Anteriormente, el Grupo clasificaba los arrendamientos de propiedades y equipo como arrendamientos operativos según la NIC 17. Al momento de la transición, para estos arrendamientos, los pasivos por arrendamiento estaban medidos al valor presente de los pagos por arrendamiento restantes, descontados, usando la tasa incremental por préstamos al 1 de enero de 2019 (ver Nota 4 C.).

Los activos por derecho de uso se miden:

- a. por su importe en libros como si la NIIF 16 hubiese sido aplicada desde la fecha de inicio, descontado, usando la tasa incremental por préstamos del Grupo a la fecha de aplicación inicial: el Grupo aplicó este enfoque a sus arrendamientos de equipos de vuelo más grandes; o
- b. por un importe igual al pasivo por arrendamiento, ajustado por el importe de cualquier pago por arrendamiento pagado por anticipado o acumulado: el Grupo aplicó este enfoque a todos los demás arrendamientos.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

El Grupo ha aplicado pruebas de deterioro del valor a sus activos por derecho de uso en la fecha de transición y ha llegado a la conclusión de que no hay indicios de que los activos por derecho de uso estén deteriorados.

El Grupo utilizó las siguientes soluciones prácticas al aplicar la NIIF 16 a los arrendamientos previamente clasificados como arrendamientos operativos bajo la NIC 17. En particular, el Grupo:

- a. no reconoció activos y pasivos por derecho de uso por arrendamientos para los que el plazo de arrendamiento termina dentro de un plazo de 12 meses desde la fecha de aplicación inicial;
- b. no reconoció activos por derecho de uso y pasivos por arrendamientos de activos de bajo valor (i.e. equipos informáticos);
- c. excluyó los costos directos iniciales de la medición del activo por derecho de uso a la fecha de aplicación inicial; y
- d. utilizó un razonamiento en retrospectiva para determinar el plazo del arrendamiento.

#### **ii. Arrendamientos clasificados como arrendamientos financieros bajo la NIC 17-**

El Grupo arrienda una serie de elementos de equipo de vuelo. Estos arrendamientos estaban clasificados como arrendamientos financieros bajo la NIC 17. Para estos arrendamientos, el importe en libros del activo por derecho de uso y el pasivo por arrendamiento al 1 de enero de 2019 se determinaron conforme al importe en libros del activo por arrendamiento financiero y el pasivo por arrendamiento bajo la NIC 17 inmediatamente antes de esa fecha.

#### **C. Impacto en los estados financieros-**

##### **i. Impactos en la transición**

En la transición a la NIIF 16, el Grupo reconoció adicionalmente activos por derecho de uso, incluyendo propiedades y equipo, así como pasivos por arrendamientos adicionales, registrando la diferencia en los resultados acumulados. El impacto en la transición al 1 de enero 2019 se resume a continuación:

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

	<b><u>Equipo de vuelo</u></b>	<b><u>Inmuebles</u></b>	<b><u>Total</u></b>
Activos por derecho de uso	\$ 27,523,522	1,119,605	28,643,127
Pagos anticipados y depósitos	(252,444)	-	(252,444)
Activo por impuestos diferidos	820,558	79,442	900,000
Pasivos por arrendamientos	30,005,216	1,385,079	31,390,295
Resultados acumulados	<u>(1,913,580)</u>	<u>(186,032)</u>	<u>(2,099,612)</u>

Al medir los pasivos por arrendamientos que previamente fueron clasificados como arrendamientos operativos, el Grupo descontó los pagos de arrendamiento utilizando su tasa incremental por préstamos al 1 de enero de 2019. La tasa media ponderada aplicada fue de 5% para el equipo de vuelo y 7% para inmuebles.

	<b><u>Equipo de vuelo</u></b>	<b><u>Inmuebles</u></b>	<b><u>Total</u></b>
Compromisos de arrendamientos operativos al 31 de diciembre de 2018, según se indica en los estados financieros consolidados del Grupo	<u>\$46,005,519</u>	<u>3,307,733</u>	<u>49,313,252</u>
Descuento utilizando la tasa incremental por préstamos al 1 de enero de 2019	\$30,473,572	1,448,291	31,921,863
Reconocimiento de exención para arrendamientos de activos de bajo valor	-	(2,748)	(2,748)
Reconocimiento de exención para arrendamientos con menos de 12 meses de plazo de arrendamiento a la fecha de transición	<u>(468,356)</u>	<u>(60,464)</u>	<u>(528,820)</u>
Pasivos por arrendamientos reconocidos al 1o. de enero de 2019	<u>\$30,005,216</u>	<u>1,385,079</u>	<u>31,390,295</u>

#### ii. Impactos del período

Como resultado de la aplicación inicial de la NIIF 16, en relación con los arrendamientos que anteriormente se clasificaron como arrendamientos operativos, el Grupo reconoció \$25,262,016 de activos por derecho de uso y \$28,497,580 de pasivos por arrendamientos al 31 de diciembre de 2019.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

También en relación con aquellos arrendamientos conforme a la NIIF 16, el Grupo ha reconocido la depreciación y los costos por intereses, en lugar del arrendamiento de equipo de vuelo y otros gastos de arrendamiento operativo. Durante los doce meses terminados el 31 de diciembre de 2019, el Grupo reconoció \$7,001,125 de cargos por depreciación y \$1,649,755 de costos por intereses de estos arrendamientos.

#### Normas emitidas aún no adoptadas-

Existen algunas otras normas o modificaciones emitidas, cuya vigencia inicia en períodos posteriores al 1 de enero 2019 y en donde su adopción anticipada es permitida, sin embargo el Grupo no consideró su adopción anticipada en la preparación de estos estados financieros consolidados.

<u>Nuevas Normas o Modificaciones</u>	<u>Contenido</u>	<u>Fecha Efectiva</u>
Modificaciones a la NIIF 10 y NIC 28	Venta o Aportación de Activos entre un Inversionista y su Asociada o Negocio Conjunto	1 enero 2020
NIIF 17	Contratos de Seguros <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup>	1 enero 2021
Modificaciones al Marco Conceptual de las NIIF	Modificaciones a Referencias al Marco Conceptual en las NIIF	1 enero 2020
Modificaciones a la NIIF 3	Definición de un Negocio	1 enero 2020
Modificaciones a la NIC 1 y NIC 8 <sup>(3)</sup>	Definición de Material	1 enero 2020

- (1) El Consejo publicó un borrador para discusión Modificaciones a la NIIF 17 *Contratos de Seguros* en junio de 2019 en el que se propone que la fecha de vigencia de esta la Norma se postergue en un año, de manera que se aplique a las entidades con períodos anuales comenzados el 1 de enero de 2021 o después.
- (2) La aplicación anticipada de la NIIF 17 está permitida solo para las compañías que también aplican la NIIF 9 *Instrumentos Financieros*.
- (3) La fecha efectiva para estas modificaciones se pospuso indefinidamente. La adopción anticipada sigue estando permitida.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### (5) Determinación de valores razonables-

Varias políticas y revelaciones contables del Grupo requieren la determinación del valor razonable de los activos y pasivos tanto financieros como no financieros. Los valores razonables para efectos de medición y de revelación se han determinado con base en los siguientes métodos. Cuando procede, se revela en las notas a los estados financieros mayor información sobre los supuestos realizados en la determinación de los valores razonables específicos de ese activo o pasivo.

#### (a) Propiedad-

El valor de mercado de una propiedad es el monto estimado por el cual una propiedad se podría intercambiar en la fecha de valuación entre un comprador y un vendedor que estén dispuestos a ello en una transacción con base en precios equiparables a los que se utilizarían con o entre partes independientes en operaciones comparables después de la debida labor de comercialización en la que cada una de las partes habría actuado voluntariamente y con conocimiento de causa.

#### (b) Instrumentos financieros derivados-

El valor razonable de los instrumentos financieros derivados “*Over the Counter*” (“OTC”) se obtiene de las contrapartes financieras con quienes se opera, y se les hacen pruebas de razonabilidad descontando los flujos futuros de efectivo estimados con base en los términos y vencimiento de cada contrato y el uso de los insumos del mercado. Los valores razonables reflejan el riesgo de crédito del instrumento e incluyen ajustes para tener en cuenta nuestro propio riesgo de crédito cuando sea apropiado.

#### (c) Pasivos financieros no derivados-

El valor razonable, que se determina para fines de revelación, se calcula con base en el valor presente de los flujos futuros de efectivo del principal e intereses, descontados a la tasa de interés de mercado en la fecha del reporte. En el caso de arrendamientos financieros, la tasa de interés de mercado se determina por referencia a contratos de arrendamiento similares.

#### (d) Títulos de deuda-

El valor razonable de los títulos de deuda, que se determina para fines de revelación, es determinado por su valor de cotización con respecto a la fecha de cierre del balance más un ajuste para reflejar el precio de la oferta. Si no cotizan, el valor razonable se estima utilizando una técnica de flujo de efectivo descontado utilizando flujos de caja esperados y una tasa de descuento de mercado relacionado.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### (e) Pagos basados en acciones-

El valor razonable de los pagos basados en acciones que son otorgados a personal ejecutivo, se determina por referencia de los precios públicos cotizados para dichas acciones.

### (6) Entidades del Grupo-

#### Subsidiarias significativas-

Las subsidiarias significativas se muestran a continuación:

<u>Subsidiaria</u>	<u>Actividad principal</u>	<u>País</u>	<u>Participación %</u>	
			<u>2019</u>	<u>2018</u>
<i>Entidades consolidadas:</i>				
I. Aerovías de Mexico, S. A. de C. V. y subsidiarias (“Aeroméxico”)	Servicio de transporte aéreo de pasajeros y carga	México	100	100
a Aerolitoral, S. A. de C. V. (“Aerolitoral”) (2)	Servicio de transporte aéreo de pasajeros y carga	México	99.74	99.74
b Inmobiliaria Avenida Fuerza Aérea Mexicana 416, S. A. de C. V.	Arrendamiento de inmuebles	México	99.99	99.99
c Inmobiliaria Paseo de la Reforma 445, S. A. de C. V.	Arrendamiento de inmuebles	México	99.99	99.99
d Inmobiliaria Boulevard Aeropuerto 161, S. A. de C. V.	Arrendamiento de inmuebles	México	99.99	99.99



**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

	<b><u>Subsidiaria</u></b>	<b><u>Actividad principal</u></b>	<b><u>País</u></b>	<b><u>Participación %</u></b>	
				<b><u>2019</u></b>	<b><u>2018</u></b>
e	Operadora de Franquicias y Productos Aéreos, S. A. de C. V. (“Operadora”)	Comercialización de sistemas de franquicias	México	75.51	75.51
f	Sistemas Integrados de Soporte Terrestre en México, S. A. de C. V., tenedora de AM Formación Interna, S. A. de C. V.	Prestación de servicios	México	99.99	99.99
g	Aerosys, S. A. de C. V.	Administración de inversiones en acciones	México	50.01	50.01
h	Fundación Aeroméxico, A. C.	Obtención y proporción de apoyos a diversas causas altruistas	México	99.99	99.99
i	Centro de Capacitación Alas de América, S. A. de C. V.	Servicios de capacitación de personal	México	99.99	99.99
j	Administradora Especializada en Negocios, S. A. de C. V. (“Adensa”)	Servicios de asistencia en tierra en aeropuertos	México	99.99	99.99
k	Estrategias Especializadas en Negocios, S. A. de C. V. (“Esensa”)	Servicios de asistencia en tierra en aeropuertos	México	50	50
l	Aerovías Empresa de Cargo, S. A. de C. V.	Servicios de transporte de carga	México	100	100

**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

	<b><u>Subsidiaria</u></b>	<b><u>Actividad principal</u></b>	<b><u>País</u></b>	<b><u>Participación %</u></b>	
				<b><u>2019</u></b>	<b><u>2018</u></b>
m	Fideicomiso Aeroméxico Servicios	Arrendamiento de equipo	México	100	100
n	Fideicomiso F/1748	Administración	México	100	100
o	Empresa de Mantenimiento Aéreo, S. A. de C. V.	Servicios de mantenimiento a equipo de vuelo	México	100	100
II.	Integración y Supervisión de Recursos Corporativos, S. A. de C. V.	Administración de inversiones en acciones	México	100	100
III.	Servicios Corporativos Aeroméxico, S. A. de C. V.	Prestación de servicios	México	99.99	99.99
IV.	Rempresac Comercial, S. A. de C. V. (1)	Administración de inversiones en acciones	México	100	100
V.	Corporación Nadmin, S. A. de C. V.	Administración de inversiones en acciones	México	100	100
VI.	Aeroméxico Cargo, S. A. P. I. de C. V. (2)	Servicio de transporte de carga	México	100	100
VII.	Premium Alliance Services, LLP	Prestación de servicios	Reino Unido	100	100
VIII.	T2 Servicios Aeroportuarios, S. A. de c. V.	Servicios aeroportuarios	México	100	-

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

	<u>Subsidiaria</u>	<u>Actividad principal</u>	<u>País</u>	<u>Participación %</u>	
				<u>2019</u>	<u>2018</u>
<i>Inversiones en negocios conjuntos y asociadas:</i>					
I.	Aeromexpress, S. A. de C. V.	Servicio de transporte de carga	México	50	50
II.	PLM Premier, S. A. P. I. de C. V. (“PLM”) (3) tenedora de Loyalty Servicios Profesionales Mundiales, S. A. de C. V.	Diseño y desarrollo de programas de lealtad	México	51.14	51.14
III.	AM DL MRO JV, S. A. P. I. de C. V. (“MRO”) (3)	Servicios de mantenimiento a equipo de vuelo	México	50	50
IV.	AM BD GP JV, S. A. P. I. de C. V. (“AM BD”) (3)	Venta de paquetes vacacionales	México	51	51

(1) Esta empresa a su vez tiene participación directa en Operadora, con lo que constituyen a nivel consolidado una tenencia total del 100% en esta última.

(2) Estas empresas a su vez tienen participación directa en Esensa, con lo que constituyen a nivel consolidado una tenencia total del 100% en esta última.

(3) El Grupo mantiene un control conjunto en estas compañías.

### (7) Operaciones con partes relacionadas-

#### Compañía controladora-

Grupo Aeroméxico es la última instancia y la empresa controladora final.

El personal clave de la dirección de Grupo Aeroméxico durante el año y al final del ejercicio de 2019 se muestra en la hoja siguiente.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### Miembros del Comité Ejecutivo:

Nombre (miembro desde)	Membresía en otros órganos de gobierno de otras compañías
Javier Arrigunaga Gómez del Campo (2008)	Presidente del consejo de administración y comité ejecutivo de Grupo Aeroméxico. Anterior director general y miembro del comité ejecutivo de Grupo Financiero Banamex, S. A. de C. V. (“GFB”), Bolsa Mexicana de Valores y Universidad Iberoamericana.
Eduardo Tricio Haro (2008)	Presidente del consejo de administración de Grupo Lala y Nuplen Alimentos. Miembro del consejo de administración de compañías mexicanas incluyendo Grupo Televisa, Mexichem, GFB, Aura Solar, y Consejo Mexicano de Negocios.
Andrés Conesa Labastida (2008)	Director general de Grupo Aeroméxico desde 2005 y miembro de su consejo de administración. Miembro del consejo de administración de Sempra Energy.

El Comité Ejecutivo está integrado por tres miembros de nuestro Consejo de Administración. Cada miembro es nombrado por un período de un año.

### Alta dirección del Grupo:

Andrés Conesa Labastida (Director General)  
Ricardo Sánchez Baker (Director Ejecutivo de Finanzas)  
Nicolás Ferri (Director Ejecutivo de Ingresos)  
James Sarvis (Director Ejecutivo de Operaciones)  
Sergio Allard Barroso (Director Ejecutivo de Asuntos Legales y de Relaciones Institucionales)  
Andrés Castañeda Ochoa (Director Ejecutivo de Experiencia al Pasajero y Comercio Digital)

### Remuneración a consejeros y miembros de la Alta Dirección:

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Beneficios a corto plazo	\$ 40,852	44,761
Compensación variable	41,917	52,504
Pagos basados en acciones	<u>22,785</u>	<u>22,785</u>
	\$ 105,554	120,050
	=====	=====

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

#### Operaciones y saldos con partes relacionadas-

Las operaciones realizadas con partes relacionadas, durante los años terminados el 31 de diciembre de 2019 y 2018, fueron efectuadas con base en precios equiparables a los que se utilizarían con o entre partes independientes en operaciones comparables, y son como se muestra a continuación:

#### *i. Operaciones*

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
<i>Ingresos:</i>		
Boletos premio (2)	\$ 1,625,320	1,544,379
Interlineales (5)	-	463,248
Servicios administrativos (2)	1,963	1,920
Arrendamientos (2)	-	719
Uso de Salones Premier (2) y (5)	29,527	28,768
Otros servicios (2), (3), (4) y (5)	<u>26,802</u>	<u>78,034</u>
	\$ <u>1,683,612</u>	<u>2,117,068</u>
 <i>Gastos:</i>		
Compra de Puntos Premier y Sky Miles (2) y (5)	\$ 1,741,545	1,805,801
Combustible (5)	705,640	876,877
Interlineales (5)	1,117,287	-
Servicios de rampa, neto (5)	349,126	395,210
Mantenimiento (4) y (5) (a)	34,248	35,185
Costo redenciones pasajero frecuente (2)	249,565	75,225
Servicios de personal (5)	75,718	-
Manejo de carga (5)	33,252	27,163
Intereses, netos (1), (2), (3) y (4)	14,249	7,089
Otros servicios (3)	3,600	1,505
Publicidad (5)	<u>3,870</u>	<u>12,071</u>
	\$ <u>4,328,100</u>	<u>3,236,126</u>

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

- (1) Aeromexpress, S. A. de C. V. (“Aeromexpress”)
- (2) PLM Premier, S. A. P. I. de C. V. (“PLM”)
- (3) Fideicomiso SEAT F/036 (“Fideicomiso SEAT”)
- (4) AM DL MRO JV, S. A. P. I. de C. V. (“MRO”)
- (5) Delta Airlines (“Delta”)

- (a) En adición a los montos mostrados, la Compañía realizó operaciones de mantenimiento que conforme a las políticas respectivas fueron capitalizadas por un monto de \$1,246,163 y \$1,257,095 en 2019 y 2018, respectivamente.

#### *ii. Saldos pendientes*

Los saldos por cobrar y por pagar a partes relacionadas, al 31 de diciembre de 2019 y 2018, se integran como se indica a continuación:

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
<u>Cuentas por cobrar:</u>		
MRO	\$ 11,526	10,123
Fideicomiso SEAT	84,120	68,124
AM BD	-	1,923
Delta	<u>17,733</u>	<u>-</u>
	\$ <u>113,379</u>	<u>80,170</u>
<u>Cuentas por pagar:</u>		
PLM (1)	\$ 1,575,941	1,606,249
Aeromexpress	315,719	310,341
AM BD	601	-
Delta	<u>-</u>	<u>29,090</u>
	\$ <u>1,892,261</u>	<u>1,945,680</u>

Las cuentas por cobrar y por pagar que se tienen con empresas relacionadas, se refieren a operaciones de cuenta corriente que no generan intereses, sin vencimiento específico y por su naturaleza se presentan a corto plazo.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

- (1) Dentro de este saldo, se encuentran operaciones pactadas que establecen un interés a tasas de mercado.

#### Transacciones con personal clave y directores

A los directores de la Compañía les fueron asignadas un 1.7 y 1.8 por ciento de las acciones con derecho a voto de la Compañía para los años 2019 y 2018, respectivamente.

#### (8) Reconocimiento de ingresos-

##### *i. Ingreso Pasajeros -*

Los ingresos por pasajeros agrupan tanto aquellos que incluyen la tarifa aérea, así como los servicios complementarios que no representan una obligación de desempeño por separado a los asociados a la prestación de servicios de transportación aérea como pueden ser el exceso de equipaje y otros cargos a pasajeros, la caducidad de boletos no utilizados y el efecto por la disminución de los pagos por compensación a pasajeros y el costo por la acumulación de puntos del programa de viajero frecuente "Club Premier" de Aeroméxico.

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Pasajeros	\$ 58,266,654	59,230,229
Ingresos complementarios	<u>5,141,300</u>	<u>5,300,282</u>
	<u>\$ 63,407,954</u>	<u>64,530,511</u>

##### *ii. Transportación no utilizada -*

Las ventas de pasajes son inicialmente reconocidas en pasivo como transportación vendida no utilizada, y se reconocen como ingreso por pasajeros, netas de cargos aeroportuarios, cuando se presta el servicio. La cuenta de pasivo es también disminuida por los boletos reembolsados o los no utilizados y los servicios prestados por otras aerolíneas, previamente vendidos a través de Aeroméxico, en donde el Grupo no mantiene control antes de que los boletos son transferidos al cliente, por lo tanto, en este caso se actúa como un agente debido a que solamente se transfiere el servicio de transportación aérea a ser otorgado por otras aerolíneas.

Por los años terminados el 31 de diciembre 2019 y 2018, el Grupo reconoció aproximadamente \$4,518,995 y \$4,445,912, respectivamente, de ingreso pasaje por boletos que fueron incluidos en el saldo de transportación no utilizada al inicio de los mismos períodos. El saldo de la cuenta de transportación no utilizada se espera será reconocido en los próximos doce meses.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### (9) Segmentos operativos-

El Grupo tiene un segmento operativo – transportación aérea. El segmento se basa en la estructura de informes internos para el Director General de la Compañía, quien es el tomador de decisiones. El criterio principal de los resultados por segmento es la UAFIDAR (definida como la Utilidad antes de Costos/Ingresos Financieros, Impuestos, Depreciación, Amortización y Rentas).

La información geográfica de ingresos por segmento se presenta a continuación:

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
México	\$ 25,664,787	26,699,203
Norte, Centro y Sudamérica	27,310,103	28,677,822
Europa y Asia	<u>15,791,113</u>	<u>14,887,000</u>
	\$ 68,766,003	70,264,025
	=====	=====

### (10) Efectivo y equivalentes de efectivo-

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Saldo en bancos	\$ 3,354,455	2,996,302
Depósitos a la vista	<u>3,620,371</u>	<u>4,690,327</u>
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 6,974,826	7,686,629
	=====	=====

En la nota 28 se revela la exposición del Grupo al riesgo de tasa de interés y un análisis de sensibilidad para activos y pasivos financieros.

Al 31 de diciembre de 2019 y 2018, el Grupo mantenía \$2,096,823 y \$1,424,510, respectivamente, como efectivo restringido derivado principalmente de la consolidación del fideicomiso de bursatilización de las ventas por tarjeta de crédito a través de oficinas y agencias en México.



## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### (11) Instrumentos financieros derivados-

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Activos financieros	\$ -	700,901
Derivados activos circulantes	46,922	52,290
Derivados activos no circulantes	22,472	273,211
Derivados pasivos no circulantes	(1,139,207)	(437,703)
	=====	=====

Al 31 de diciembre de 2018, el Grupo mantenía inversiones en pesos mexicanos (en su mayoría) y dólares americanos mediante instrumentos de Mercado de Dinero, con vencimiento mayor a 90 días, los cuales han sido clasificados como instrumentos financieros a valor razonable a través de resultados.

Las inversiones se encuentran diversificadas tanto en términos de emisores como de contrapartes, teniéndose Instrumentos de Deuda emitidos por el Gobierno Federal, Instituciones Financieras y Corporativos con alta calificación crediticia.

Al 31 de diciembre de 2019 y 2018 el Grupo contaba con *interest rate swaps* vigentes en los cuales el Grupo paga tasa fija recibiendo una tasa flotante indexada a la TIIE 28 días y/o LIBOR 3 meses. Mediante estos instrumentos el Grupo realiza la gestión de parte de su riesgo generada por la variabilidad de los flujos a tasa de interés flotante, incluyendo los certificados bursátiles emitidos.

Los instrumentos financieros derivados usados por el Grupo y su exposición a riesgos de crédito, tipo de cambio y tasas de interés se revelan en la Nota 28.

### (12) Pagos anticipados y depósitos-

Los pagos anticipados circulantes, consisten principalmente en anticipos de publicidad y pago de combustible.

Los pagos anticipados y depósitos no circulantes, se analizan en la hoja siguiente.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Anticipos para operaciones de renovación de flota (1)	\$ 3,350,838	3,116,719
Depósitos:		
Para renta de equipo de vuelo y motores	1,312,552	1,421,702
Con instituciones financieras	311,474	277,941
Con grupos aeroportuarios	423,575	423,575
Reservas de mantenimiento	6,041,035	6,377,998
Otros	<u>188,261</u>	<u>190,840</u>
	\$ 11,627,735	11,808,775
	=====	=====

- (1) El Grupo ha efectuado contratos para continuar con la renovación de su flota; para estos propósitos se han hecho anticipos a los fabricantes (ver Nota 32) que se aplicarán conforme se realicen las operaciones de incorporación a la flota de nuevas aeronaves, los cuales están parcialmente financiados.

### (13) Inventarios-

Los inventarios al 31 de diciembre de 2019 y 2018, se integran como sigue:

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Refacciones y accesorios (1)	\$ 1,475,427	1,417,268
Materiales diversos	<u>125,143</u>	<u>130,411</u>
	\$ 1,600,570	1,547,679
	=====	=====

Los inventarios se presentan netos de estimaciones por obsolescencia. Las disminuciones totales por obsolescencia al 31 de diciembre 2019 y 2018 fueron de \$166,947 y \$285,308, respectivamente.

- (1) Durante el 2019 y 2018, estos inventarios garantizan el contrato de suministro de combustible utilizado en México.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

#### (14) Cuentas por cobrar, neto-

Las cuentas por cobrar al 31 de diciembre de 2019 y 2018, se analizan a continuación:

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Líneas aéreas y agencias de viajes	\$ 242,141	492,773
Tarjetas de crédito y clientes (1)	3,818,930	4,249,135
Impuestos por recuperar	1,612,574	1,309,069
Otros	<u>537,095</u>	<u>919,026</u>
	6,210,740	6,970,003
Menos estimación para cuentas incobrables	<u>(260,869)</u>	<u>(219,500)</u>
Total de cuentas por cobrar a corto plazo	5,949,871	6,750,503
Cuentas por cobrar a largo plazo (2)	<u>1,346,861</u>	<u>1,032,905</u>
Total de cuentas por cobrar	\$ <u>7,296,732</u>	<u>7,783,408</u>

Para el análisis de antigüedad de cartera y otras cuentas por cobrar, ver Nota 28.

- (1) La cobranza por ventas hechas con ciertas tarjetas de crédito en México está garantizando los bonos (“CEBURES”) emitidos por la Compañía, así como también la cobranza por ventas hechas con ciertas tarjetas de crédito en Estados Unidos (ver Nota 21).
- (2) Incluye cuentas por cobrar en dólares con vencimiento en 2021. La exposición del Grupo a riesgos de crédito y de tipo de cambio y las pérdidas por deterioro relacionadas con las cuentas por cobrar del Grupo se revelan en la Nota 28.

(15) **Propiedades y equipo.**

Al 31 de diciembre de 2019 y 2018, el rubro de propiedades y equipo, incluyendo derechos de uso se analiza como sigue:

	Derechos de uso (1)		Mejoras en el equipo de vuelo		Maquinaria y equipo		Mejoras a locales arrendados		Mobiliario y equipo de cómputo		Equipo de tierra y plataforma		Equipo de transporte		Otros equipos		Construcciones en proceso		Terrenos		Total	
	Equipo de vuelo y otros	Equipo de vuelo y otros	Equipo de vuelo	Equipo de vuelo	Maquinaria y equipo	Maquinaria y equipo	Mejoras a locales arrendados	Mejoras a locales arrendados	Mobiliario y equipo de cómputo	Mobiliario y equipo de cómputo	Equipo de tierra y plataforma	Equipo de transporte	Otros equipos	Construcciones en proceso	Terrenos							
<b>Costo o costo asumido</b>																						
Saldo al 1o. de enero de 2015	\$ 32,676,294	-	2,088,567	1,593,441	1,673,359	933,692	1,893,769	474,583	392,876	181,951	133,713	435,312	278,454	169,918	54,211,544							
Reconocimiento inicial de los activos por derecho de uso por la adopción de la NIIF 16	-	28,643,127	-	-	191,431	54,351	122,162	-	55,302	31,833	30,253	48,677	-	-	28,643,127							
Adquisiciones	235,294	4,677,785	(97,092)	(311,058)	(60,148)	(1,017)	-	(6,075)	-	(373)	(69)	(797)	(84,591)	-	9,575,850							
Bajas	(189,465)	-	619,570	(45,047)	(29,685)	(570)	8,300	(1)	(9,099)	-	-	-	-	-	(1,486,266)							
Traspasos	(619,570)	-	643,653	(45,047)	(29,685)	(570)	8,300	(1)	(9,099)	-	-	-	-	-	800							
Efecto de variación por tipo de cambio	(1,761,451)	(1,087,771)	643,653	(45,047)	(29,685)	(570)	(27,848)	(1,168)	(17,501)	338	(1,133)	(1,653)	(11,657)	(76)	(2,521,821)							
Saldo al 31 de diciembre de 2015	\$ 30,341,102	32,263,141	3,224,698	1,463,647	1,774,957	986,456	1,996,383	522,641	382,027	213,749	162,764	481,539	182,206	170,642	88,422,434							
Saldo al 1o. de enero de 2018	\$ 32,831,416	-	1,109,977	1,769,489	1,444,702	884,808	1,667,405	438,397	389,267	143,067	115,535	393,459	761,454	169,918	50,967,984							
Adquisiciones	2,948,807	-	-	141,201	354,845	52,115	264,656	36,446	8,229	48,835	18,497	45,112	5,315	-	7,534,769							
Bajas	(1,130,281)	-	-	(309,481)	(136,727)	(3,203)	(38,088)	(415)	(16,925)	(9,946)	(295)	(3,465)	(330,890)	-	(4,334,197)							
Traspasos	(1,961,475)	-	1,961,475	(7,768)	-	(28)	(204)	155	12,305	(5)	(24)	206	(137,425)	-	42,888							
Efecto de variación por tipo de cambio	167,827	-	(13,005)	(7,768)	10,539	(28)	(204)	155	12,305	(5)	(24)	206	(137,425)	-	42,888							
Saldo al 31 de diciembre de 2018	\$ 32,676,294	-	2,088,567	1,593,441	1,673,359	933,692	1,893,769	474,583	392,876	181,951	133,713	435,312	278,454	169,918	54,211,544							
<b>Depreciación</b>																						
Saldo al 1o. de enero de 2015	\$ 4,936,066	-	734,592	610,332	620,972	680,656	916,401	370,800	211,345	96,808	83,231	318,183	-	-	13,840,172							
Depreciación del año	1,295,767	7,001,125	116,192	80,385	314,837	48,689	194,944	32,132	14,567	13,300	12,025	38,363	-	-	11,753,312							
Traspasos	(190,666)	-	190,666	-	-	-	(5,544)	12	5,532	-	-	-	-	-	-							
Bajas	(180,193)	-	(97,092)	(157,533)	-	(715)	-	(6,075)	-	(246)	(69)	(797)	-	-	(1,038,198)							
Saldo al 31 de diciembre de 2015	\$ 5,860,974	7,001,125	944,358	533,384	935,809	728,630	1,105,801	396,609	231,444	109,862	95,187	355,749	-	-	24,555,486							
Saldo al 1o. de enero de 2018	\$ 4,418,684	-	97,092	726,270	488,306	657,824	739,801	346,294	217,708	96,525	73,750	281,201	-	-	11,361,478							
Depreciación del año	1,626,929	-	2,237,693	91,236	269,393	44,643	214,688	24,921	10,562	9,210	9,776	39,878	-	-	4,578,929							
Traspasos	(637,500)	-	637,500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0							
Bajas	(472,047)	-	-	(207,174)	(136,727)	(1,811)	(38,088)	(415)	(16,925)	(8,927)	(295)	(2,896)	-	-	(2,100,335)							
Saldo al 31 de diciembre de 2018	\$ 4,936,066	-	734,592	610,332	620,972	680,656	916,401	370,800	211,345	96,808	83,231	318,183	-	-	13,840,172							
<b>Valor neto en libros</b>																						
Al 31 de diciembre de 2019	\$ 24,480,128	25,262,016	2,280,339	930,263	839,148	257,856	890,582	125,772	150,583	103,887	67,577	125,790	182,206	170,642	63,866,848							
Al 31 de diciembre de 2018	\$ 27,740,228	-	1,323,974	983,109	1,052,387	253,036	977,368	103,783	181,531	85,143	50,482	117,129	278,454	169,918	40,371,372							

(1) Valor neto en libros de derechos de uso totales en 2019 por \$49,742,144

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

- (2) Los contratos de arrendamiento de los terrenos sobre los que están construidas las bases de mantenimiento y en donde el Grupo tiene otras instalaciones, establecen que éstas pasarán a ser propiedad del Gobierno Federal al término de los mismos, sin compensación alguna para el Grupo. Los contratos más importantes tienen diferentes fechas de vencimiento.

#### **Arrendamientos financieros-**

Los arrendamientos financieros en 2019 incluyen cinco aeronaves Boeing B787-9 (mismo número en 2018) con último vencimiento en 2028, bajo el esquema conocido como JOLCO (*Japanese Operating Lease with Call Option* por sus siglas en inglés); dos aeronaves Boeing B787-8 (mismo número en 2018) con último vencimiento en 2027; nueve aviones Boeing B737 (mismo número en 2018) con vencimiento en algunos casos hasta 2025; diez aviones Embraer EMB-190 en 2019 (mismo número en 2018) con último vencimiento en 2024.

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2019 y 2018 el Grupo consideró como arrendamientos financieros dos motores como parte de sus activos fijos, y un simulador de vuelo en el 2019.

Los equipos bajo arrendamiento financiero aseguran las obligaciones de arrendamiento. Al 31 de diciembre 2019 el valor neto de los equipos bajo arrendamiento financiero es de \$24,480,128 (2018: \$27,740,228). Durante el año 2019, la Compañía adquirió activos en este esquema por \$235,294 (2018: \$2,948,807). Para los compromisos con respecto a los pagos futuros de arrendamientos financieros, ver Nota 21.

#### **Propiedades y equipo en construcción-**

Al 31 de diciembre de 2019 y 2018, el Grupo estimó costos para concluir proyectos y construcciones en proceso, por un importe de \$124,330 y \$168,272, respectivamente.

#### **Pérdida por deterioro y reversión posterior-**

Al 31 de diciembre de 2019 y 2018, el Grupo no presenta pérdidas por deterioro en el valor de sus activos, dicha evaluación la realizó conforme a lo estipulado en la NIC 36 *Deterioro del valor de los activos*.

#### **(16) Arrendamientos-**

Nuestra política contable está descrita en la Nota 3 (f).

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### Arrendamientos en donde el Grupo es arrendatario (NIIF 16)-

El Grupo arrienda equipo de vuelo y ciertos inmuebles. Los términos de los arrendamientos típicamente son por períodos de 5 a 10 años con opciones de renovación después de dichos vencimientos. Para algunos de estos arrendamientos, existen restricciones para que el Grupo pueda subarrendar estos bienes.

Los contratos de renta de equipo de vuelo e inmuebles fueron en su mayoría pactados en años pasados, y clasificados en su momento como arrendamientos operativos bajo la NIC 17 (ver Nota 15).

El Grupo renta equipo informático bajo contratos que se extienden entre uno a tres años. Estos arrendamientos son considerados de corto plazo o de bajo valor. El Grupo optó por no reconocer activos por derechos de uso y pasivos por arrendamientos para este tipo de bienes.

La información sobre arrendamientos en donde el Grupo es arrendatario, se presenta a continuación.

#### i. Activos por derecho de uso-

Activos por derecho de uso en 2019 por \$25,262,016, relacionados a equipo de vuelo e inmuebles que no cumplen con la definición de inversiones en activos fijos, se presentan como propiedades y equipo (ver Nota 15).

#### ii. Montos reconocidos en resultados-

El gasto total de rentas durante los años terminados el 31 de diciembre de 2019 y 2018 (2019: gastos relacionados a arrendamientos de corto plazo o bajo valor), son como sigue:

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Equipo de vuelo	\$ 230,014	7,757,380
Inmuebles	<u>67,984</u>	<u>448,955</u>
	<u>\$ 297,998</u>	<u>8,206,335</u>

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### iii. Condiciones de los arrendamientos-

A continuación se mencionan los arrendamientos operativos más significativos:

- (a) En 2019, el Grupo arrendó 101 aviones (incluyendo 6 B737 MAX – ver Nota 32) y 24 motores (2018: 98 aviones y 23 motores) con diferentes períodos de renta; venciendo el último en 2029. En algunos casos, al término del contrato, está prevista la opción de compra a valor de mercado y en otros, la opción de extender los plazos de arrendamiento.

Durante 2019 y 2018, el Grupo renovó ciertos contratos de arrendamiento extendiendo el plazo de los vencimientos originales, los cuales se presentan como una obligación al cierre de esos años (ver Nota 32).

Los contratos de estos arrendamientos están parcialmente garantizados con cartas de crédito o depósitos en garantía en efectivo. Asimismo, las obligaciones asumidas más importantes son:

- Mantener las cartas de crédito en los bancos hasta 60 días promedio después del término del contrato.
- Tener durante todo el período de arrendamiento los registros, licencias y autorizaciones requeridas por la autoridad de aviación competente, efectuando los pagos correspondientes.
- Dar mantenimiento a los equipos arrendados de acuerdo con el programa respectivo.
- Mantener asegurado el equipo de acuerdo con los montos y riesgos estipulados en cada contrato.
- Hacer entrega de información financiera al arrendador respectivo de cada contrato.
- Cumplir con las condiciones técnicas para la devolución de las aeronaves.

Al 31 de diciembre de 2019, el Grupo cumplió con todas las obligaciones mencionadas anteriormente.

- (b) El Grupo cuenta con espacios en aeropuertos contratados en arrendamiento operativo, donde algunos contratos están en proceso de renovación.
- (c) Los pagos de arrendamientos realizados en 2019 fueron por \$6,289,993.

**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

**(17) Activos intangibles-**

<u>Costo</u>	<u>Propiedad intelectual (1)</u>	<u>Software</u>	<u>Derechos fiduciarios (2)</u>	<u>Total</u>
Saldo al lo. de enero de 2019	\$ 191,974	1,406,818	1,271,126	2,869,918
Adiciones	-	116,751	-	116,751
Bajas	-	-	-	-
Moneda funcional	<u>-</u>	<u>(24,242)</u>	<u>-</u>	<u>(24,242)</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2019	\$ <u>191,974</u>	<u>1,499,327</u>	<u>1,271,126</u>	<u>2,962,427</u>
<u>Costo</u>	<u>Propiedad intelectual (1)</u>	<u>Software</u>	<u>Derechos fiduciarios (2)</u>	<u>Total</u>
Saldo al lo. de enero de 2018	\$ 191,974	1,331,263	1,271,126	2,794,363
Adiciones	-	70,229	-	70,229
Bajas	-	-	-	-
Moneda funcional	<u>-</u>	<u>5,326</u>	<u>-</u>	<u>5,326</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2018	\$ <u>191,974</u>	<u>1,406,818</u>	<u>1,271,126</u>	<u>2,869,918</u>
<b>Amortización</b>				
Saldo al lo. de enero de 2019	\$ -	756,542	-	756,542
Amortización del año	-	167,807	-	167,807
Moneda Funcional	<u>-</u>	<u>20,375</u>	<u>-</u>	<u>20,375</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2019	\$ <u>-</u>	<u>944,724</u>	<u>-</u>	<u>944,724</u>



**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

	<b><u>Propiedad intelectual (1)</u></b>	<b><u>Software</u></b>	<b><u>Derechos fiduciarios (2)</u></b>	<b><u>Total</u></b>
Saldo al lo. de enero de 2018	\$ -	535,236	-	535,236
Amortización del año	-	189,198	-	189,198
Moneda Funcional	<u>-</u>	<u>32,108</u>	<u>-</u>	<u>32,108</u>
 Saldo al 31 de diciembre de 2018	 \$ - <u>=====</u>	 756,542 <u>=====</u>	 - <u>=====</u>	 756,542 <u>=====</u>
 <b>Valor en libros, neto</b>				
Al 31 de diciembre de 2019	\$ <u>191,974</u>	<u>554,603</u>	<u>1,271,126</u>	<u>2,017,703</u>
Al 31 de diciembre de 2018	\$ <u>191,974</u>	<u>650,276</u>	<u>1,271,126</u>	<u>2,113,376</u>

- (1) Propiedad intelectual recibida como pago parcial inicial por la venta de las acciones de PLM.
- (2) Corresponde a los derechos que se tienen por la aportación a un fideicomiso, del inmueble que ocuparon anteriormente las oficinas corporativas del Grupo ubicado en la Ciudad de México, a manera que el mismo pueda ser considerado en el desarrollo de un nuevo inmueble en sustitución del anterior, por el que otros fideicomitentes aportarán las construcciones necesarias para el desarrollo del proyecto denominado "Torre Aeroméxico". Este proyecto se estima llevará en su construcción aproximadamente cuarenta y seis meses a partir de la obtención de las licencias y autorizaciones necesarias, en donde la Compañía será propietaria de 9,000 metros cuadrados del espacio futuro.

Al 31 de diciembre 2019, la Compañía no ha reconocido pérdidas por deterioro.

**(18) Inversiones en negocios conjuntos y asociadas-**

La participación en otras entidades al 31 de diciembre de 2019 y 2018, se compone como sigue:

	<b><u>2019</u></b>	<b><u>2018</u></b>
Participación en negocios conjuntos	\$ 573,649	450,091
Participación en asociada	<u>179,390</u>	<u>170,571</u>
	\$ <u>753,039</u>	<u>620,662</u>

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### (a) Negocios conjuntos-

El Grupo clasifica su participación en acuerdos conjuntos como negocios conjuntos, derivado de que el Grupo tiene derechos solamente sobre los activos netos de dichos acuerdos.

El Grupo tiene los siguientes acuerdos conjuntos:

#### i. *Negocio conjunto con Delta Airlines (“Delta”) –*

Grupo Aeroméxico y Delta han establecido el negocio conjunto AM DL MRO JV, S. A. P. I. de C. V. (“MRO”) para prestar servicios de reparación y mantenimiento (incluyendo mantenimiento mayor) a aeronaves dentro de sus instalaciones en Querétaro, México. El MRO presta los servicios mencionados a Grupo Aeroméxico, Delta y otras aerolíneas terceras.

A continuación se presenta información financiera resumida del valor en libros de la participación del Grupo en MRO:

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Porcentaje de participación	\$ 50.0%	50.0%
Activos circulantes	\$ 489,795	681,877
Activos no circulantes	429,461	472,767
Pasivos circulantes	(7,659)	(164,105)
Pasivos no circulantes	<u>(74,589)</u>	<u>(74,228)</u>
Activos netos (100%)	\$ 837,008	916,311
Valor en libros de la participación en el negocio conjunto	\$ 418,504	458,155
Ingresos	\$ 2,315,070	2,104,529
Gastos de operación	<u>2,206,794</u>	<u>1,993,357</u>
Utilidad del ejercicio (100%)	<u>108,276</u>	<u>111,172</u>
Participación del Grupo sobre el resultado del ejercicio	\$ 54,138	55,586

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### ii. *Negocio conjunto “Club Premier”-*

El Grupo mantiene un negocio conjunto con Aimia Inc., Montreal - Canada - (Aimia). Dicho negocio conjunto (PLM) administra el programa de coalición y de lealtad de viajero frecuente llamado “Club Premier”.

Grupo Aeromexico y Aimia efectuaron varios acuerdos para administrar PLM conjuntamente. Algunos de los acuerdos más significativos incluyen los de participación comercial y servicios de administración.

El Grupo reconoce a PLM como un negocio conjunto aún y cuando mantiene el 51.14%, ya que todas las actividades relevantes requieren la aprobación unánime entre las dos partes.

A continuación se presenta la información financiera de PLM, incluida en sus propios estados financieros, ajustada a su valor razonable al momento de la adquisición y por diferencias en políticas contables.

De igual forma, se presenta la información resumida y su conciliación con el valor en libros de la participación del Grupo en PLM:

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Porcentaje de tenencia accionaria	\$ 51.14%	51.14%
Activos circulantes	\$ 4,230,522	3,854,285
Activos no circulantes	4,735,226	4,551,095
Pasivos circulantes	(8,489,988)	(7,884,950)
Pasivos no circulantes	<u>(5,621)</u>	<u>(5,788)</u>
Activos netos (100%)	\$ 470,139	514,642
Participación del Grupo sobre activos netos	\$ 240,453	263,214
Eliminación de crédito mercantil y otros activos intangibles, neto de impuestos diferidos	<u>(316,502)</u>	<u>(505,091)</u>
Valor en libros de la participación en el negocio conjunto	\$ <u>(76,049)</u>	<u>(241,877)</u>

**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Ingresos (1)	\$ 1,898,732	218,355
Gastos de operación	679,601	635,624
Ingresos financieros y otros	(133,632)	145,951
Impuestos a la utilidad	<u>326,872</u>	<u>(81,572)</u>
 (Pérdida) utilidad del ejercicio (100%)	 <u>758,627</u>	 <u>(189,746)</u>
 Participación del Grupo sobre el resultado del ejercicio	 \$ 388,000	 (97,046)
 Participación por distribución de utilidades de años anteriores	 <u>318,035</u>	 <u>-</u>
 Total	 \$ <u>706,035</u>	 <u>(97,046)</u>

- (1) En el año 2018, PLM determinó una modificación a su porcentaje estimado de expiración de puntos a ser redimidos en el futuro, basado en las condiciones actuales del programa Club Premier, el fortalecimiento de éste y la lealtad de sus socios hacia el mismo. Este cambio de estimación generó un ajuste en sus resultados del año, que para Grupo Aeroméxico representó un efecto negativo de \$592 millones en su participación sobre el resultado del ejercicio 2018 en PLM.

iii. ***Negocio conjunto “Gran Plan”-***

El Grupo mantiene un negocio conjunto con Viajes Beda, S. A. de C. V. para administrar el programa de paquetes vacacionales llamado “Gran Plan”, a través de la compañía denominada AM BD GP JV, S. A. P. I. de C. V. (“AM BD”).

A continuación: se presenta información financiera resumida del valor en libras de la participación del Grupo en AM BD:

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Porcentaje de tenencia accionaria	\$ <u>51.0%</u>	<u>51.0%</u>

**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

		<u>2019</u>	<u>2018</u>
Activos circulantes	\$	53,998	14,386
Activos no circulantes		445,452	487,073
Pasivos circulantes		<u>(46,129)</u>	<u>(43,002)</u>
Activos netos (100%)	\$	<u>453,321</u>	<u>458,457</u>
Valor en libros de la participación del Grupo en el negocio conjunto	\$	<u>231,194</u>	<u>233,813</u>
		<u>2019</u>	<u>2018</u>
Utilidad del ejercicio (100%)	\$	<u>(4,582)</u>	<u>7,024</u>
Participación del Grupo sobre el resultado del ejercicio	\$	<u>(2,337)</u>	<u>3,512</u>

**(b) Asociada-**

La participación en compañía asociada al 31 de diciembre de 2019 y 2018 se compone de la participación de la Compañía en Aeromexpress (cesó operaciones regulares en 2011).

A continuación se presenta la información financiera en libros en la asociada, con una participación del 50%:

		<u>2019</u>	<u>2018</u>
Valor en libros de la participación en la asociada al inicio del año	\$	170,571	160,857
Participación en resultados		<u>8,819</u>	<u>9,714</u>
Saldo al final del año	\$	<u>179,390</u>	<u>170,571</u>

**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

**(19) Impuesto sobre la renta (ISR)-**

La ley del ISR vigente establece una tasa del 30%.

El gasto por impuestos por los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2019 y 2018 se integra por lo siguiente:

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Sobre base fiscal	\$ 211,821	220,799
Gasto por impuestos diferidos	<u>(1,165,618)</u>	<u>(1,472,948)</u>
Total impuestos a la utilidad	\$ <u>(953,797)</u>	<u>(1,252,149)</u>

**(a) Conciliación de la tasa efectiva de impuesto:**

	<u>2019</u>		<u>2018</u>	
	<u>%</u>	<u>\$</u>	<u>%</u>	<u>\$</u>
Resultado del ejercicio		(2,368,930)		(1,878,547)
Impuesto a la utilidad	(29%)	<u>(953,797)</u>	(40%)	<u>(1,252,149)</u>
Resultado, excluyendo impuesto sobre la renta		(3,322,727)		(3,130,696)
Impuesto a la utilidad usando la tasa aplicable	(30%)	(996,818)	(30%)	(939,209)
Participación en los resultados de compañías asociadas no sujetas a impuestos	(7%)	(229,997)	-	8,470
Gastos no deducibles	15%	505,843	16%	495,754
Efecto de inflación	(1%)	(48,052)	(2%)	(71,687)
Otros, principalmente efecto por tipo de cambio neto	(6%)	<u>(184,773)</u>	(24%)	<u>(745,477)</u>
	(29%)	<u>(953,797)</u>	(40%)	<u>(1,252,149)</u>

**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

**(20) Activos y pasivos por impuestos diferidos-**

**(a) Reconocimiento de activos y pasivos por impuestos diferidos-**

Los efectos de impuestos de las diferencias temporales que originan porciones significativas de los activos y pasivos de impuestos diferidos, al 31 de diciembre de 2019 y 2018, se detallan a continuación:

	<b>ISR</b>	
	<u><b>2019</b></u>	<u><b>2018</b></u>
<b>Activos diferidos:</b>		
Estimación para cuentas incobrables	\$ 55,500	60,735
Provisiones	136,957	790,043
Transportación no utilizada	1,233,524	1,320,400
Pasivos por arrendamiento	12,930,011	3,871,994
Pérdidas fiscales por amortizar	5,125,492	4,132,192
Anticipo de clientes	162,452	176,048
Beneficios a los empleados	1,074,773	897,928
Otras reservas (principalmente reserva de devolución de aviones)	<u>1,041,932</u>	<u>310,898</u>
Total de activos diferidos	<u>21,760,641</u>	<u>11,560,238</u>
<b>Pasivos diferidos:</b>		
Inventarios	537,427	513,254
Propiedades y equipo (incluyendo derechos de uso)	12,633,674	5,121,598
Pagos anticipados	304,784	429,611
Gastos por amortizar	4,094,354	3,678,712
Otros	<u>534,745</u>	<u>562,098</u>
Pasivo diferido	<u>18,104,984</u>	<u>10,305,273</u>
Activo diferido neto, registrado en estados de situación financiera	<u>\$ 3,655,657</u>	<u>1,254,965</u>

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

Para evaluar la recuperación de los activos diferidos, la Administración considera la probabilidad de que una parte o el total de ellos no se recuperen. La realización final de los activos diferidos depende de la generación de utilidad gravable en los períodos en que son deducibles las diferencias temporales. Al llevar a cabo esta evaluación, la Administración considera la reversión esperada de los pasivos diferidos, las utilidades gravables proyectadas y las estrategias de planeación.

Al 31 de diciembre de 2019, las pérdidas fiscales por amortizar expiran como se muestra a continuación:

<u>Año</u>	<u>Importe actualizado al 31 de diciembre de 2019</u>
2021	\$ 50,973
2022	263,564
2023	1,688,899
2024	2,432,066
2025	2,418,777
2026	2,337,725
2027	1,466,901
2028	3,165,407
2029	3,257,172
	=====

#### (b) Movimientos en diferencias temporales durante el año-

	<u>1o. de enero de 2019</u>	<u>Reconocimiento en resultados</u>	<u>Reconocimiento en capital</u>	<u>Al 31 de diciembre de 2019</u>
Propiedades y equipo (incluyendo derechos de uso)	\$ (5,121,598)	(7,512,076)	-	(12,633,674)
Activos intangibles	(4,108,323)	(290,815)	-	(4,399,138)
Inventarios	(513,254)	(24,173)	-	(537,427)
Transportación no utilizada	1,320,400	(86,876)	-	1,233,524
Arrendamientos	3,871,995	9,058,016	-	12,930,011
Provisiones	1,687,970	(476,240)	-	1,211,730
Otros (incluyendo pérdidas fiscales por amortizar)	<u>4,117,775</u>	<u>497,782</u>	<u>1,235,074</u>	<u>5,850,631</u>
	<u>\$ 1,254,965</u>	<u>1,165,618</u>	<u>1,235,074</u>	<u>3,655,657</u>
	=====	=====	=====	=====



**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

		<b>1o. de enero de 2018</b>	<b>Reconocimiento en resultados</b>	<b>Reconocimiento en capital</b>	<b>Al 31 de diciembre de 2018</b>
Propiedades y equipo	\$	(4,677,748)	(443,850)	-	(5,121,598)
Activos intangibles		(3,382,915)	(725,408)	-	(4,108,323)
Inventarios		(467,883)	(45,371)	-	(513,254)
Transportación no utilizada		1,432,123	(111,723)	-	1,320,400
Arrendamientos financieros		2,877,177	994,818		3,871,995
Provisiones		985,694	702,276	-	1,687,970
Otros (incluyendo pérdidas fiscales por amortizar)		<u>2,861,065</u>	<u>1,102,206</u>	<u>154,504</u>	<u>4,117,775</u>
	\$	<u>(372,487)</u>	<u>1,472,948</u>	<u>154,504</u>	<u>1,254,965</u>

**(21) Créditos y préstamos-**

Las características y en su caso las garantías otorgadas por la Compañía relativas a los adeudos (incluyendo arrendamientos) que integran este rubro al 31 de diciembre de 2019 y 2018, se describen a continuación:

Miles de \$	Moneda	Tasa de interés nominal	Año de vencimiento	2019	2018
<i>Crédito garantizado por la cobranza de ventas con tarjetas de crédito en Estados Unidos</i>	US\$	<i>Tasa Libor más 325 puntos base</i>	2023	\$5,423,455	\$7,123,561
<i>Certificados bursátiles ("CEBURES") emitidos en México, garantizados por la cobranza de ventas con tarjetas de crédito en México (2) (3)</i>	\$	<i>Tasa TIE más un rango entre 138 a 168 puntos base (138 a 170 puntos base en 2018)</i>	2024	5,640,643	4,399,920

**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

<i>Financiamiento de anticipos sobre derechos de compra de aviones</i>	US\$	<i>Tasa Libor más 275 puntos base</i>	2020		
				1,392,891	1,451,001
<i>Certificados bursátiles ("CEBURES") emitidos en México, no garantizados</i>	\$	<i>Tasa TIE más un rango entre 30 a 75 puntos base (rango entre 30 a 80 puntos base en 2018)</i>	2020		
				2,562,000	2,000,000
<i>Crédito simple con la garantía de la SERV de Suiza</i>	US\$	<i>Tasa Libor más 65 puntos base</i>	2020		
				360,004	628,838
<i>Préstamo</i>	US\$	<i>Tasa anual fija 5.62% (4.34% a 5.62% en 2018)</i>	2022		
				106,218	210,264
<i>Crédito simple con la garantía del Ex-Im Bank de los Estados Unidos de América</i>	US\$	<i>Tasa Libor más rangos entre 60 a 65 puntos base</i>	2021		
				146,731	282,543
<i>Créditos simples con la garantía del Ex-Im Bank de los Estados Unidos de América</i>	US\$	<i>Tasa Libor más 160 puntos base</i>	2020		
				3,162	23,169
<i>Préstamo</i>	\$	<i>Tasa TIE más 250 puntos base</i>	2020		
				100,000	120,000
<i>Préstamo</i>	\$	<i>Tasa TIE más 253 puntos base (2018 Tasa anual fija de 10.51%)</i>	2020		
				180,000	120,000

**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

<i>Préstamo garantizado por The export Credit Agency in Germany</i>	US\$	<i>Tasa Libor más 150 puntos base</i>	2024	514,513	-
<i>Créditos simples con la garantía del Ex-Im Bank de los Estados Unidos de América</i>	\$	<i>Tasa THIE más 50 puntos base</i>	2021	131,787	-
<i>Créditos simples con la garantía del Ex-Im Bank de los Estados Unidos de América</i>	\$	<i>Tasa THIE más 35 puntos base</i>	2022	469,804	-
<i>Préstamo</i>	\$	<i>Tasa THIE más 300 puntos base</i>	2019	-	125,000
<b>Total préstamos</b>				<b>17,031,208</b>	<b>16,484,296</b>
<i>Arrendamientos financieros (JOLCO) de equipo de vuelo y otros equipos</i>	US\$	<i>Tasas anuales fijas entre 3.78% y 4.57%</i>	2029	11,689,916	12,906,650
<i>Arrendamientos financieros de equipo de vuelo y otros equipos, con garantía del Ex- Im Bank de los Estados Unidos de América (1)</i>	US\$	<i>Tasa anual fija de 2.33%</i>	2027	2,231,830	2,645,621

**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

<i>Arrendamientos financieros de equipo de vuelo y otros equipos, con garantía de BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico y Social) (1)</i>	US\$	<i>Tasas anuales fijas en un rango de 3.21% a 4.12% y/o tasas variables de Libor más 200 puntos base</i>	2024	1,919,517	2,483,267
<i>Arrendamientos financieros de equipo de vuelo y otros equipos, con garantía del Ex- Im Bank de los Estados Unidos de América (1)</i>	US\$	<i>Tasa anual fija de 2.54%</i>	2025	1,147,096	1,385,194
<i>Arrendamientos financieros de equipos de vuelo y otros equipos con garantía del Ex-Im Bank de los Estados Unidos de América (1) (3)</i>	\$	<i>Tasa TIIE más 65 puntos base</i>	2024	772,784	907,565
<i>Arrendamiento financiero de equipos de vuelo</i>	US\$	<i>Tasas anuales fijas entre 3.16% a 3.57%</i>	2022	423,658	162,736
<i>Arrendamiento financiero de equipos de vuelo</i>	US\$	<i>Tasa anual fija de 6.88%</i>	2029	195,301	-
<i>Arrendamiento financiero de equipos de vuelo</i>	US\$	<i>Tasa anual fija de 4.19%</i>	2022	-	284,529
<b>Total Arrendamientos Financieros</b>				<b>18,380,102</b>	<b>20,775,562</b>

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

<b>Pasivos por Arrendamientos (adopción de NIIF 16 en 2019)</b>				<b>28,497,580</b>	-
<b>Total Pasivos por Arrendamientos (2018: Arrendamientos Financieros)</b>				<b>46,877,682</b>	<b>20,775,562</b>
<b>Total Deuda Financiera</b>				<b>63,908,890</b>	<b>37,259,858</b>
<b>Total Gastos por Amortizar</b>				<b>(488,216)</b>	<b>(634,829)</b>
<b>Total Deuda Financiera, neta</b>				<b>63,420,674</b>	<b>36,625,029</b>
<i>Menos vencimientos circulantes de la deuda financiera</i>				(7,492,455)	(8,702,009)
<i>Menos vencimientos circulantes de arrendamientos</i>				(8,234,789)	-
<i>Menos vencimientos circulantes de los gastos por amortizar</i>				(98,342)	(98,342)
<b>Vencimientos circulantes, neto</b>				<b>(15,628,902)</b>	<b>(8,603,667)</b>
Deuda a largo plazo				48,181,646	28,557,849
Gastos por amortizar a largo plazo				(389,874)	(536,487)
<b>Deuda Financiera a largo plazo, neta</b>				<b>\$47,791,772</b>	<b>\$28,021,362</b>

- (1) En algunos de estos contratos se establecen entre otros, compromisos para el Grupo de hacer y no hacer ciertas actividades; de entregar cierta información financiera; presentar reportes de variaciones en flota; de cumplir con las condiciones y términos acordados con terceros, principalmente en cuanto a pagos de compromisos documentados, entre otros; y se estipulan restricciones para que el Grupo pueda vender o transferir la totalidad o parte substancial de sus activos.
- (2) Este préstamo establece compromisos financieros relacionados con razones de cobranza, que representan la garantía de repago del mismo.

**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

- (3) Al 31 de diciembre 2019 y 2018, el Grupo contrató *Swaps* sobre tasa de interés, lo que le permite pagar una tasa fija (ver Nota 28).

Asimismo, existe la obligación, en algunos contratos, de notificar los cambios de accionistas y situaciones adversas en la situación financiera. Por otra parte, en algunos contratos están previstos los casos en que se presentaría un vencimiento anticipado y las circunstancias para obtener dispensas temporales.

Al 31 de diciembre de 2019, el Grupo está en cumplimiento con los compromisos mencionados.

Todos los préstamos tienen vencimientos a lo largo del año. Al 31 de diciembre de 2019, los vencimientos futuros de deuda financiera neta, son las que se muestran a continuación:

<u>Año</u>	<u>Préstamos</u>	<u>Arrendamientos financieros</u>	<u>Arrendamientos</u>	<u>Total</u>
Circulante	-			
2020	\$ <u>7,463,565</u>	<u>1,892,072</u>	<u>6,273,265</u>	<u>15,628,902</u>
No-circulante:				
2021	3,062,978	1,939,655	5,234,347	10,236,980
2022	3,633,405	1,944,399	4,294,089	9,871,893
2023	2,324,636	1,824,295	3,341,597	7,490,528
2024	545,285	1,600,525	2,650,529	4,796,339
2025 y posterior	<u>-</u>	<u>8,692,279</u>	<u>6,703,753</u>	<u>15,396,032</u>
Total no-circulante	<u>9,566,304</u>	<u>16,001,153</u>	<u>22,224,315</u>	<u>47,791,772</u>
Total Deuda Financiera	\$ <u>17,029,869</u>	<u>17,893,225</u>	<u>28,497,580</u>	<u>63,420,674</u>

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### Conciliación entre cambios en los pasivos y flujos de efectivo surgidos de actividades de financiamiento-

	\$	<u>Deuda financiera</u>	<u>Arrendamientos</u>	<u>Total</u>
Saldo al 1 enero 2019		36,625,029	31,390,295	68,015,324
Préstamos obtenidos		5,641,348	-	5,641,348
Pago de préstamos		(6,235,262)	(6,289,993)	(12,525,255)
Cambios totales provenientes de actividades de financiamiento		(593,914)	(6,289,993)	(6,883,907)
Efectos por cambios en tipo de cambio		(1,108,021)	(1,049,995)	(2,158,016)
Otros cambios –				
Nuevos arrendamientos		-	4,447,273	4,447,273
Gastos por intereses		1,925,931	1,649,755	3,575,686
Intereses pagados		(1,918,455)	(1,686,775)	(3,605,230)
Otra provisiones, neto		(7,476)	37,020	29,544
Saldo al 31 diciembre 2019	\$	<u>34,923,094</u>	<u>28,497,580</u>	<u>63,420,674</u>

Existen ciertas condiciones establecidas para la renovación de flota del Grupo (ver Nota 32).

#### (22) Beneficios a los empleados-

El Grupo tiene establecidos planes de retiro y jubilación para parte de sus empleados. Los beneficios de los planes establecidos son determinados con base en los niveles de sueldos, años de servicio prestados, índices de mortalidad y las expectativas de incrementos salariales. El Grupo realiza periódicamente aportaciones a fondos en fideicomiso irrevocable, establecidos para este propósito con base en cálculos actuariales para financiar el costo de los planes. Los fondos en fideicomiso se invierten principalmente en valores de renta fija. Todos los cálculos actuariales de estos planes tienen como resultado obligaciones por beneficios acumulados en exceso de los activos del plan.

La prima de antigüedad es otorgada a todos los empleados de acuerdo con la Ley Federal del Trabajo. La Ley establece que la prima de antigüedad debe pagarse con base en los sueldos y años de servicio de los empleados que se retiran después de 15 años de servicio o cuando son liquidados. La Compañía no ha fondeado sus obligaciones por prima de antigüedad, la cual asciende a \$233,633 y \$170,759 al 31 de diciembre de 2019 y 2018, respectivamente, los cuales se incluyen dentro de los totales de beneficios a los empleados que se presentan a dichas fechas.

**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

**(a) Composición de los activos del plan-**

	<u><b>2019</b></u>	<u><b>2018</b></u>
Inversiones en acciones	\$ 721	665
Bonos gubernamentales	<u>10,487</u>	<u>9,656</u>
	\$ <u>11,208</u>	<u>10,321</u>

**(b) Movimientos en el valor presente de las obligaciones por beneficios definidos (OBD)-**

	<u><b>2019</b></u>	<u><b>2018</b></u>
OBD al lo. de enero	\$ 3,568,557	3,478,130
Beneficios pagados por el plan	(395,933)	(370,742)
Costo laboral del servicio actual	262,892	306,621
Costo financiero	316,411	253,302
Efecto por reducción	<u>887</u>	<u>738</u>
	<u>3,752,814</u>	<u>3,668,049</u>
Pérdidas (ganancias) actuariales reconocidas en la cuenta de otros resultados integrales:		
Supuestos financieros	467,447	(163,885)
Supuestos demográficos	29,822	16,100
Ajustes por experiencia	<u>(47,322)</u>	<u>48,293</u>
OBD al 31 de diciembre	\$ <u>4,202,761</u>	<u>3,568,557</u>



**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

**(c) Movimiento en el valor presente de los activos del plan-**

	<b><u>2019</u></b>	<b><u>2018</u></b>
Valor razonable de los activos del plan al 1o. de enero	\$ 10,321	9,583
Rendimiento esperado de los activos del plan	<u>887</u>	<u>738</u>
Valor razonable de los activos del plan al 31 de diciembre	\$ <u>11,208</u>	<u>10,321</u>

**(d) Ganancias y (pérdidas) actuariales reconocidas en otros resultados integrales-**

	<b><u>2019</u></b>	<b><u>2018</u></b>
Monto acumulado al 1o. de enero	\$ 134,934	35,442
Reconocidas durante el ejercicio	<u>(449,947)</u>	<u>99,492</u>
Monto acumulado al 31 diciembre	\$ <u>(315,013)</u>	<u>134,934</u>

**(e) Supuestos actuariales-**

Los principales supuestos actuariales a la fecha del informe, se muestran en la hoja siguiente.

	<b><u>2019</u></b>	<b><u>2018</u></b>
Tasa esperada de rendimiento de los activos del plan	7.20%	9.40%
Tasa de descuento	7.20%	9.40%
Tasa de incremento en los niveles de sueldos futuros	4.54%	5.04%
Promedio restante de la vida laboral (aplicables a beneficios de retiro)	14 años	14 años

Las tasas de descuento asumidas se derivan de tarifas existentes en bonos del gobierno para que la oportunidad y montos de los pagos coincidan con el momento y los importes de los pagos de pensiones proyectadas.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### (f) Análisis de sensibilidad-

Las variaciones razonablemente posibles a la fecha del informe, en uno de los supuestos actuariales más significativos, y asumiendo que el resto de las variables hubieran permanecido constantes, habrían afectado las obligaciones por beneficios definidos al 31 de diciembre de 2018 en las cantidades que se muestran a continuación:

	<u>Incremento</u>	<u>Disminución</u>
Tasa de descuento (0.5% variación)	\$ (145,613) =====	154,923 =====
Tasa de incremento en sueldos (0.5% variación)	\$ 150,990 =====	(143,036) =====

### (23) Pagos basados en acciones-

El Grupo asignó en 2019 pagos basados en acciones en forma de acciones gratuitas por 609,020 (539,770 acciones en 2018) a cierto personal clave, sujeto a ciertas condiciones de servicio. El valor razonable de las acciones es por \$14.8 millones en 2019 (\$14.8 millones en 2018). Estos planes tienen los términos que se muestran en la hoja siguiente.

<u>2019</u> Número de <u>acciones</u>		<u>2018</u> Número de <u>acciones</u>	
203,007	Febrero 2020	179,925	Enero 2019
203,007	Febrero 2021	179,924	Enero 2020
<u>203,006</u>	Febrero 2022	<u>179,921</u>	Enero 2021
 <b>609,020</b> =====		 <b>539,770</b> =====	

En adición, el Grupo ofreció en el 2019 un paquete de 730,000 acciones (2018: 520,000 acciones) a cierto personal clave, las cuales fueron suscritas y pagadas.

**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

**(24) Provisiones-**

	<b>Devolución de aviones</b>	<b>Contingencias</b>	<b>Total</b>
Saldo al 1o. de enero de 2019 (1)	\$ 618,836	152,474	771,310
Provisiones	1,637,372	63,775	1,701,147
Utilización	<u>(609,046)</u>	<u>(81,224)</u>	<u>(690,270)</u>
	1,647,162	135,025	1,782,187
Menos vencimiento a largo plazo	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2019 (2)	\$ <u>1,647,162</u>	<u>135,025</u>	<u>1,782,187</u>
Saldo al 1o. de enero de 2018 (1)	\$ 1,348,929	130,923	1,479,852
Provisiones	1,556,885	41,788	1,598,673
Utilización	<u>(2,286,978)</u>	<u>(20,237)</u>	<u>(2,307,215)</u>
	618,836	152,474	771,310
Menos vencimiento a largo plazo	<u>(249,577)</u>	<u>-</u>	<u>(249,577)</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2018 (2)	\$ <u>369,259</u>	<u>152,474</u>	<u>521,733</u>

(1) Incluye los vencimientos a corto y a largo plazo.

(2) Se estima que la salida económica de la porción circulante de la provisión para devolución de aviones se lleve a cabo en los próximos 12 meses, con base en lo establecido en el plan de flota. El plan de flota se revisa anualmente y los nuevos términos de devolución pueden ser negociados con los arrendadores, lo cual afecta la clasificación de las provisiones a corto y largo plazo.

**(25) Cuentas por pagar-**

Las cuentas por pagar del Grupo se presentan en la hoja siguiente.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Proveedores	\$ 13,383,345	13,017,869
Impuesto al valor agregado y otros	2,522,955	2,255,362
Sueldos y prestaciones por pagar	455,960	258,640
Ingresos diferidos	<u>29,144</u>	<u>31,371</u>
Total cuentas por pagar	\$ <u>16,391,404</u>	<u>15,563,242</u>

#### (26) Capital contable-

##### (a) Estructura del capital social-

Al 31 de diciembre de 2017, el capital social está integrado por 739,367,730 acciones ordinarias nominativas, sin expresión de valor nominal, correspondiendo a la parte fija 5,000 acciones y a la parte variable 739,362,730 acciones.

Durante 2018, 1,059,770 acciones fueron asignadas a cierto personal clave de la Dirección, equivalentes a \$29,080.

Después de los movimientos antes mencionados, al 31 de diciembre de 2018, el capital social está integrado por 740,427,500 acciones ordinarias nominativas, sin expresión de valor nominal, correspondiendo a la parte fija 5,000 acciones y a la parte variable 740,422,500 acciones.

Durante 2019, 1,339,020 acciones fueron asignadas a cierto personal clave de la Dirección, equivalentes a \$32,565.

Después de los movimientos antes mencionados, al 31 de diciembre de 2019, el capital social está integrado por 741,766,520 acciones ordinarias nominativas, sin expresión de valor nominal, correspondiendo a la parte fija 5,000 acciones y a la parte variable 741,761,520 acciones.

##### (b) Restricciones al capital contable-

De conformidad con la LGSM, la utilidad neta del ejercicio está sujeta a la separación de un 5%, para constituir la reserva legal, hasta que ésta alcance la quinta parte del capital social. Al 31 de diciembre de 2019 la reserva legal asciende a \$378,244 cifra que no ha alcanzado el monto requerido.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

El importe actualizado, sobre bases fiscales, de las aportaciones efectuadas por los accionistas, puede reembolsarse a los mismos sin impuesto alguno, en la medida en que dicho monto sea igual o superior al capital contable.

Las utilidades sobre las que no se ha cubierto el ISR, y las otras cuentas del capital contable, originarán un pago de ISR a cargo de la Compañía, en caso de distribución, a la tasa de 30%, por lo que los accionistas solamente podrán disponer del 70% restantes.

#### **(c) Administración de capital-**

La política del Grupo es mantener una base de capital sólida de manera de conservar la confianza de los inversionistas, los acreedores y el mercado, y sustentar el desarrollo futuro del negocio. De vez en cuando el Grupo compra sus propias acciones en el mercado; el momento de estas compras depende del precio de mercado. Las decisiones de compra y venta son tomadas en base a una transacción específica y el Grupo no cuenta con un plan de compra-venta de acciones definido.

#### **(27) Utilidad por acción-**

Presentamos la utilidad básica y diluida por acción. La utilidad básica por acción se determina dividiendo el resultado después de impuestos atribuible a los accionistas de Grupo Aeroméxico, por el número promedio ponderado de acciones ordinarias en circulación durante el año respectivo. La utilidad diluida por acción refleja la dilución potencial si se convirtieran todas las acciones ordinarias potenciales. El valor promedio de mercado de las acciones de la Compañía para efecto de calcular el efecto dilutivo de las opciones sobre acciones se basa en el precio de mercado por el período en el cual las opciones estuvieron en circulación.

El cálculo de la utilidad básica por acción al 31 de diciembre de 2019 se basó en el resultado atribuible a los accionistas ordinarios por \$(2,368,930) (2018: \$(1,878,547)), y con un promedio ponderado de acciones ordinarias en circulación de 688,680,899 (2018: 695,074,541). La Compañía no tiene acciones ordinarias diluidas.

#### **(28) Instrumentos financieros y administración de riesgos-**

##### **(a) Descripción general-**

El Grupo está expuesto a diferentes riesgos financieros que son comunes en la industria y que podrían tener un impacto en los resultados financieros; dichos riesgos financieros se agrupan de la forma que se muestra en la hoja siguiente.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

- a) Riesgo de crédito
- b) Riesgo de liquidez
- c) Riesgos de mercado
  - Fluctuaciones en el tipo de cambio
  - Fluctuaciones en el precio de la turbosina
  - Fluctuaciones en las tasas de interés

El programa de administración de riesgos del Grupo revisa periódicamente las exposiciones a los riesgos antes mencionados y busca minimizar los efectos adversos potenciales sobre el margen bruto a través de diferentes iniciativas, incluyendo el uso selectivo de instrumentos financieros derivados. El Grupo utiliza diferentes métodos para evaluar y gestionar los diferentes tipos de riesgos a los cuales está expuesto, incluyendo análisis de sensibilidad y estadísticos.

Esta nota presenta información acerca de la exposición del Grupo a cada uno de los riesgos antes mencionados, los objetivos, políticas y procesos del Grupo para medir y administrar los riesgos, así como la gestión de capital del Grupo. De igual forma, a lo largo de estos estados financieros consolidados se incluyen revelaciones cuantitativas adicionales.

Grupo Aeroméxico contrata instrumentos financieros derivados (“OTC” por su siglas en inglés) en diversos mercados, a fin de mantener la exposición a niveles aceptables para su apetito de riesgo. Todos los instrumentos financieros derivados en la cartera del Grupo se contratan con fines de cobertura, aunque algunos de ellos y debido a los cambios en las variables económicas no han cumplido con los requisitos para ser considerados contablemente como instrumentos de cobertura. El Grupo no adquiere instrumentos financieros derivados con fines de negociación.

#### ***Marco de administración de riesgos-***

Las políticas de administración de riesgos del Grupo se establecen para identificar y analizar los riesgos que enfrenta éste, establecer límites y controles apropiados para ellos, así como monitorear los riesgos y la observancia de los límites fijados. Las políticas y los sistemas de administración de riesgos se revisan con regularidad a fin de reflejar los cambios en las condiciones de mercado y las actividades del Grupo. El Grupo, mediante normas y procedimientos de capacitación y administración, busca desarrollar un entorno de control disciplinado y constructivo en el cual todos los empleados entiendan las funciones y obligaciones que les corresponden.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

Los Comités de Auditoría y Finanzas del Grupo vigilan la forma en que la Administración supervisa el cumplimiento de las políticas y procedimientos de administración de riesgos; asimismo, revisan la suficiencia del marco de administración de riesgos en relación con los riesgos que éste enfrenta. El Comité de Auditoría del Grupo recibe la ayuda en su función de supervisión del área de Auditoría Interna, la cual emprende revisiones regulares y ad hoc de los controles y procedimientos de administración de riesgos, cuyos resultados se informan al Comité de Auditoría. El Comité de Finanzas revisa periódicamente la ejecución de las políticas de administración de riesgos aprobadas por el Consejo referentes a riesgos de mercado (fluctuaciones en tasas de interés, tipo de cambio y precio de la turbosina), así como riesgos crediticios y de liquidez.

#### **(b) Riesgo de crédito-**

El riesgo de crédito es el riesgo de que el Grupo sufra pérdidas financieras si un cliente o la contraparte de un instrumento financiero no cumpliera con sus obligaciones contractuales; deriva principalmente de las cuentas por cobrar a clientes e instrumentos de inversión del Grupo.

Los importes en libros de los activos financieros y activos del contrato representan la máxima exposición al riesgo de crédito.

Evaluación de pérdida crediticia esperada para clientes individuales al 1 de enero y el 31 de diciembre de 2019.

El Grupo usa una matriz de provisión para medir las pérdidas crediticias esperadas de los deudores comerciales por clientes individuales, que incluye un gran número de saldos pequeños.

#### ***i. Exposición a riesgo de crédito***

El valor en libros de los activos financieros representa la exposición máxima al riesgo crediticio, mismo que, a la fecha de presentación, fue la siguiente:

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

	<u>Valor en libros</u>	
	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 6,974,826	7,686,629
Instrumentos financieros, incluyendo derivados	69,394	1,026,402
Cuentas por cobrar a clientes y otras	<u>7,296,732</u>	<u>7,783,408</u>
	\$ 14,340,952	16,496,439
	=====	=====

Para reducir el riesgo crediticio que resulta de depósitos en bancos e inversiones en instrumentos financieros, el Grupo realiza operaciones exclusivamente con instrumentos financieros con alta calificación crediticia otorgada por alguna agencia calificadora de valores. Asimismo, el Grupo reduce este riesgo mediante la diversificación de sus inversiones con varias contrapartes de acuerdo con la política de aprobación del Consejo.

El siguiente cuadro muestra el portafolio de inversiones en circulación agrupados por tipos de entidades de contrapartida al 31 de diciembre de 2019.

#### **Otros instrumentos financieros, incluyendo derivados**

<u>Contraparte</u>	<u>Valor razonable</u>
Derivados	\$ <u>69,394</u>
	\$ 69,394
	=====

#### **Cuentas por cobrar a clientes y otras-**

Los servicios del Grupo se prestan a un gran número de clientes sin que exista concentración importante con alguno de ellos.

El Grupo establece una reserva para deterioro que representa su estimación de las pérdidas incurridas respecto a cuentas por cobrar a clientes, otras cuentas por cobrar e inversiones. Adicionalmente, como muchas otras aerolíneas, realiza sus actividades de venta a través de los mecanismos de la *International Air Transport Association* (“IATA”) que regulan las operaciones financieras entre aerolíneas y agencias de viaje. De igual forma, se lleva a cabo un alto volumen de operaciones de venta con tarjetas de crédito donde las cuentas por cobrar son las instituciones financieras.



## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

Además de los clientes antes mencionados, el Grupo tiene algunas ventas directas a grandes compañías y organismos gubernamentales.

La exposición máxima a riesgo crediticio por cuentas por cobrar a clientes al 31 de diciembre de 2019 y 2018 se muestra en la Nota 14, que incluye impuestos por recuperar sobre los cuales la Compañía hasta la fecha no ha experimentado pérdidas por el deterioro.

#### **Pérdidas por deterioro-**

La antigüedad de las cuentas por cobrar a clientes a la fecha de presentación fue como se muestra a continuación:

	2019		2018	
	<u>Bruto</u>	<u>Deterioro</u>	<u>Bruto</u>	<u>Deterioro</u>
No vencidas	\$ 2,965,380	17,647	3,334,850	5,956
Vencidas de 0 a 30 días	586,270	30,209	820,383	12,090
Vencidas de 31 a 120 días	339,167	42,759	414,580	29,359
Más de un año	<u>170,254</u>	<u>170,254</u>	<u>172,095</u>	<u>172,095</u>
	\$ <u>4,061,071</u>	<u>260,869</u>	<u>4,741,908</u>	<u>219,500</u>

El movimiento en la reserva para deterioro en cuentas por cobrar a clientes durante el ejercicio fue la siguiente:

		<u>2019</u>	<u>2018</u>
Saldo al 1o. de enero	\$	219,500	204,186
Pérdida por deterioro reconocida, neta		<u>41,369</u>	<u>15,314</u>
Saldo al 31 de diciembre	\$	<u>260,869</u>	<u>219,500</u>

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

No hay garantías u otros créditos para los préstamos.

Las tasas de pérdida se calculan usando un método de “tasa móvil” basado en la probabilidad de que una cuenta por cobrar avance por sucesivas etapas de mora hasta su castigo. Las tasas de deterioro se calculan por separado para las exposiciones en distintos segmentos con base en las siguientes características comunes de riesgo de crédito – región geográfica, antigüedad de la relación con el cliente y tipo de producto adquirido.

Las tasas de pérdida se basan en la experiencia de pérdida crediticia real de los últimos 12 meses. Adicionalmente el Grupo integra información sobre perspectivas futuras (*forward-looking*) reservando al 100% las cuentas vencidas con 120 días o más en donde la contraparte sea una entidad Gubernamental.

#### (c) Riesgo de liquidez-

El riesgo de liquidez es aquel de que el Grupo enfrente dificultades para cumplir con las obligaciones asociadas con sus pasivos financieros que se liquidan entregando efectivo u otros activos financieros. El enfoque del Grupo para gestionar la liquidez es asegurar, tanto como sea posible, que siempre tenga liquidez suficiente para cumplir con sus pasivos al vencimiento, tanto bajo condiciones normales como de restricción, sin incurrir en pérdidas inaceptables o arriesgarse a dañar el prestigio del Grupo.

Operamos un negocio global con actividades internacionales que están sujetas a eventos económicos y políticos fuera de nuestro control.

El Grupo monitorea sus necesidades del flujo de efectivo de manera constante y se asegura de que tenga efectivo suficiente a petición para cumplir con los gastos de operación esperados, incluyendo la gestión de pagos de obligaciones financieras (ver Nota 21).

#### *Exposición al riesgo de liquidez-*

Los siguientes son los vencimientos contractuales restantes de los pasivos financieros a la fecha de balance. Los importes se presentan brutos y no descontados e incluyen los pagos estimados de intereses.

<u>Diciembre 31, 2019</u>	<u>Valor en libros</u>	<u>Flujos de efectivo contractuales</u>	<u>6 meses o menos</u>	<u>6-12 meses</u>	<u>1-2 años</u>	<u>2-3 años</u>	<u>3-5 años</u>
<u>Préstamos en dólares</u> (Libor-Spread)	\$ (7,839,418)	(8,992,355)	(3,049,486)	(965,934)	(1,811,653)	(1,697,811)	(1,467,471)

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

<u>Diciembre 31, 2019</u>	<u>Valor en libros</u>	<u>Flujos de efectivo contractuales</u>	<u>6 meses o menos</u>	<u>6-12 meses</u>	<u>1-2 años</u>	<u>2-3 años</u>	<u>3-5 años</u>
<b><u>Préstamos en \$</u></b> (TIIE-Spread)	\$ (701,591)	(726,919)	(213,020)	(129,779)	(254,179)	(129,941)	-
<b><u>Préstamos en dólares</u></b> (Tasa fija)	\$ (106,217)	(118,559)	(31,940)	(27,371)	(54,692)	(4,556)	-
<b><u>Préstamos en \$</u></b> (Libor-Spread)	\$ (180,000)	(182,974)	(182,974)	-	-	-	-
<b><u>Arrendamientos financieros</u></b> en \$	\$ (721,630)	(926,623)	(102,111)	(98,423)	(192,388)	(190,109)	(343,592)
<b><u>Arrendamientos financieros</u></b> en dólares	\$ (17,171,597)	(20,257,778)	(1,033,770)	(1,191,100)	(2,358,113)	(2,259,767)	(13,415,028)
<b><u>CEBURES - Garantizado</u></b>	\$ (5,640,643)	(7,244,631)	(244,882)	(227,443)	(432,496)	(3,380,583)	(2,959,227)
<b><u>CEBURES - No Garantizado</u></b>	\$ (2,562,000)	(2,647,198)	(2,170,180)	(477,018)	-	-	-
<b><u>Arrendamientos - Pasivo</u></b>	\$ (28,497,580)	(32,921,838)	(4,041,288)	(3,616,489)	(5,841,061)	(5,045,029)	(14,377,971)

#### (d) **Riesgo de mercado-**

El Grupo está expuesto a diferentes riesgos de mercado que podrían tener un impacto en los resultados financieros.

##### *i. Riesgo de tipo de cambio-*

El riesgo de tipo de cambio se origina cuando el Grupo lleva a cabo operaciones y mantiene activos y pasivos monetarios en monedas distintas a su moneda funcional. La mayor parte de la exposición del Grupo se asocia con fluctuaciones en el peso mexicano. En 2019 y 2018, alrededor del 63% y 65%, de los gastos y 67% y 63%, de los ingresos del Grupo, respectivamente, se denominaron en monedas distintas al peso. El Grupo considera que esta estructura de ingresos y costos entre dólares de los EE.UU. y pesos mexicanos reduce considerablemente el riesgo de tipo de cambio.

El Grupo utiliza diferentes estrategias para reducir al máximo su riesgo de tipo de cambio, incluyendo el uso de endeudamiento directo en pesos para financiar compras de aeronaves, por ejemplo, con garantías del US ExIm Bank directamente en pesos.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### *Exposición al riesgo de moneda*

El resumen de la información cuantitativa relacionada con la exposición del Grupo a riesgos en moneda extranjera y que fue informada a la Administración del Grupo fue la siguiente:

	<u>2019</u> <u>USD</u>	<u>2018</u> <u>USD</u>
Activo monetario circulante	1,030,523	817,722
Activo monetario no circulante	136,852	73,945
Pasivo monetario circulante	(668,535)	(352,974)
Pasivo monetario no circulante	<u>(537,539)</u>	<u>(12,047)</u>
<b>Exposición neta del estado de situación financiera</b>	<b><u>(38,699)</u></b>	<b><u>526,646</u></b>

Durante el año se aplicaron los siguientes tipos de cambio:

	<b>Tipo de cambio promedio</b>		<b>Tipo de cambio spot a la fecha de presentación</b>	
	<u>2019</u>	<u>2018</u>	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Peso mexicano	19.26	19.23	18.86	19.65

### **Análisis de sensibilidad-**

El fortalecimiento del dólar de los EE.UU., como se indica más adelante, respecto al peso mexicano al 31 de diciembre de 2019 y 2018 habría disminuido las ganancias o pérdidas por los montos que se muestran más adelante. Este análisis se basa en las variaciones en el tipo de cambio que el Grupo consideró razonablemente posibles al final del período de presentación. El análisis supone que el resto de las variables permanecen constantes, en particular, las tasas de interés.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### Efecto

#### **31 de diciembre de 2019**

Dólar de los EE.UU. (fortalecimiento del 10%) \$ (43,800)

=====

#### **31 de diciembre de 2018**

Dólar de los EE.UU. (fortalecimiento del 10%) \$ 1,213,918

=====

#### **ii. Fluctuaciones en el precio de la turbosina-**

El principal riesgo de mercado asociado con la industria es la variación en los precios del combustible. El Grupo reduce este riesgo a través de instrumentos financieros derivados, generalmente opciones y combinaciones de opciones. Adicionalmente, dependiendo de las condiciones del mercado, el Grupo aplica aumentos en las tarifas o cargos adicionales por combustible a los boletos de avión a fin de reducir parcialmente el impacto de precios más altos del combustible.

Las fluctuaciones en los precios de la turbosina dependen en gran medida de las condiciones económicas y políticas, tanto locales como mundiales; entre estas condiciones se encuentra la oferta y la demanda mundial de petróleo, las decisiones de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (“OPEP”), la capacidad de refinación mundial, los niveles de existencias de petróleo crudo, así como factores climáticos y geopolíticos.

El Grupo utiliza principalmente opciones tipo *call* y estrategias con opciones del tipo *call spread* sobre petróleo crudo y combustóleo para cubrir la exposición a movimientos en el precio de la turbosina. En nuestra opinión, estos instrumentos nos permiten obtener protección contra aumentos repentinos e importantes en los precios de la turbosina, asegurando simultáneamente que el Grupo no esté desfavorecido en términos competitivos en caso de una disminución importante en el precio de la turbosina. La cobertura se realiza de acuerdo con la “Política de Cobertura de Turbosina” del Grupo, la cual es aprobada por el Consejo. Actualmente, la política establece que se debe proteger como mínimo el 40% y hasta el 60% del consumo estimado de combustible para los próximos 12 a 18 meses, requiriendo cualquier cobertura fuera de estos parámetros la aprobación del Comité de Finanzas, que en sus reuniones periódicas supervisa el estricto cumplimiento de la Política establecida por el Consejo y monitorea el desempeño del portafolio de cobertura.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

Al cierre de diciembre de 2019, el Grupo tenía un portafolio de coberturas vigentes con los siguientes tipos de instrumentos financieros derivados:

Estrategias de *call spread* sobre *Jet-Fuel 54* (“JF54”, por sus siglas en inglés). El *call spread* es una combinación de *calls* largos a un cierto precio de ejercicio y *calls* cortos con el mismo vencimiento y subyacentes pero a un precio de ejercicio diferente.

El rango de precios determinado por estas operaciones es de US\$2.33/Gal. a US\$3.11/Gal.

Dado que la intención de Grupo Aeroméxico al usar instrumentos financieros derivados es reducir su exposición a los diferentes factores de riesgo, todos los *call spreads* que se utilizan tienen prima neta pagada lo que significa que la pérdida máxima que el Grupo podría sufrir se limita a la prima pagada, sin enfrentar obligaciones adicionales.

Nuestro consumo anual de turbosina se muestra en la siguiente tabla, así como el monto cubierto durante el año:

<b>(Miles de galones)</b>	<b><u>2019</u></b>	<b><u>2018</u></b>
Consumo Anual (Gal <i>JF54</i> )	446,562	459,918
Derivados en <i>JF54</i> (Gal <i>JF54</i> )	257,708	230,325
Monto de la cobertura (%)	57.7%	50.0%

Una reducción en el precio de la turbosina afecta positivamente al Grupo mediante una reducción en costos, en tanto que un aumento tiene un efecto adverso en su desempeño.

Durante 2019 y 2018, el Grupo tuvo un consumo de 446.5 y 459.9 millones de galones de turbosina, que compró a un precio promedio de US\$2.24 y US\$2.37 /Gal., respectivamente. Estos precios incluyen cargos adicionales por transportación y suministro.

Durante 2019, el Grupo cubrió 57.7% de su consumo anual de turbosina con instrumentos financieros derivados sobre *JF54*, los cuales cumplieron con los requisitos para ser considerados contablemente como instrumentos de cobertura.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

El importe del valor razonable del portafolio de derivados sobre combustible al 31 de diciembre 2019 ascendió US\$2.5 millones (\$46.9 millones de pesos) y procedían de los siguientes instrumentos derivados (clasificados por contrapartes y por tipo de derivado).

### Opciones Asiáticas sobre JF54:

<u>Contraparte</u> <u>Call spread</u>	<u>Nocional</u>	<u>Strike de (call largo)/</u> <u>a (call corto)</u>	<u>Fecha de</u> <u>vencimiento</u>
Bank of America	15.3 MGal	2.46 USD/Gal 2.96 USD/Gal	31/12/2020
Citibank	92.6 MGal	2.39 USD/Gal 3.11 USD/Gal	31/12/2020
Goldman Sachs	15.3 MGal	2.52 USD/Gal 3.02 USD/Gal	30/06/2020
Macquarie	15.1 MGal	2.40 USD/Gal 2.90 USD/Gal	31/03/2020
Morgan Stantley	107.1 MGal	2.33 USD/Gal 3.05 USD/Gal	31/12/2020

### Análisis de sensibilidad-

Si el precio de turbosina hubiere aumentado o disminuido 50 centavos o 75 centavos de dólar de los EE.UU./Gal., el Grupo habría pagado/(ahorrado) los siguientes montos:

<u>Cambio en turbosina</u>	<u>0.5 (+)</u>	<u>0.5 (-)</u>	<u>0.75 (+)</u>	<u>0.75 (-)</u>
Compra directa de JF54	223,281	(223,281)	334,922	(334,922)
<b>Cifras en miles de dólares</b>				
<u>Cambio en activo subyacente</u>	<u>0.5 (+)</u>	<u>0.5 (-)</u>	<u>0.75 (+)</u>	<u>0.75 (-)</u>
Derivados	128,855	(128,855)	193,283	(193,283)
<b>Cifras en miles de dólares</b>				

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

Si el precio de turbosina aumentara, el Grupo recibiría más pagos provenientes de sus opciones de cobertura para compensar parte del costo asociado con el incremento en el combustible. Si el precio de la turbosina disminuyera, entonces la Compañía podría ahorrar recursos porque su posición natural es corta en turbosina.

Durante el año 2019 el Grupo registró US\$7.5 millones en otros resultados integrales como una partida del capital contable consolidado como efectos de valuación de instrumentos financieros derivados de combustible; en el ejercicio 2018 el impacto fue de US\$8.5 millones en el estado de resultados consolidado.

### **iii. Riesgo de tasas de interés-**

El riesgo de tasa de interés se refiere al riesgo de que el valor razonable o los flujos de efectivo futuros de un instrumento financiero fluctúen debido a cambios en las tasas de interés del mercado. La fluctuación en las tasas de interés depende en gran medida de la situación de la economía mundial. Una mejora en las perspectivas económicas a largo plazo tiende a mover al alza las tasas a largo plazo, en tanto que una caída tiende a asociarse con períodos de crecimiento económico lento.

El Grupo mitiga el riesgo de tasa de interés gestionando la proporción de deuda a tasa variable y tasa fija. Al 31 de diciembre de 2019 y 2018, 52% y 51%, respectivamente, de la deuda financiera del Grupo se encontraba sujeta a tasa fija.

El Grupo está expuesto a cambios en la tasa LIBOR (activos y pasivos denominados en dólares de los EE.UU.) y en la tasa TIIE de México.

Al 31 de diciembre de 2019 y 2018 el Grupo cuenta con *Swaps* sobre tasa de interés vigentes en los cuales el Grupo paga tasa fija recibiendo una tasa flotante indexada a la TIIE 28 días y/o LIBOR. Mediante estos instrumentos el Grupo realiza la gestión de parte de su riesgo generada por la variabilidad de los flujos a tasa de interés flotante.

Asimismo, el Fideicomiso F1748 cuyo fideicomitente es el Grupo, tiene vigente al 31 de diciembre de 2019 y 2018 estrategias de cobertura con *Swaps* en sus dos series vigentes (AERMxCB 19 y AERMxCB 17).

El importe del valor razonable del portafolio de derivados sobre tasa de interés al 31 de diciembre 2019 ascendió a un pasivo neto de \$1,116.7 millones y procedían de los instrumentos derivados que se muestra en la hoja siguiente.



**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

**Swaps sobre tasa de interés**

<u>Contraparte</u>	<u>Nocional (\$)</u>	<u>Tasa pactada</u>	<u>Fecha de vencimiento</u>
HSBC	\$ 773 millones	5.50%	23/10/2024
Citibanamex	\$ 2,650 millones	7.72%	17/06/2024
BBVA	\$ 3,000 millones	6.79%	23/09/2022
HSBC	\$ 1,613 millones	4.57%	27/01/2027
Citibanamex	\$ 887 millones	3.10%	15/05/2030
Citibanamex	\$ 633 millones	3.10%	15/07/2030
Citibanamex	\$ 633 millones	3.11%	15/09/2030
Citibanamex	\$ 887 millones	3.17%	15/03/2030
Citibanamex	\$ 887 millones	3.17%	15/04/2030
Citibanamex	\$ 633 millones	3.17%	15/04/2030
Citibanamex	\$ 633 millones	3.18%	15/06/2030
Citibanamex	\$ 887 millones	3.12%	15/01/2030
Citibanamex	\$ 887 millones	3.12%	15/01/2030
Citibanamex	\$ 633 millones	3.13%	15/02/2030
Citibanamex	\$ 633 millones	3.14%	15/03/2030
BBVA	\$ 498 millones	3.09%	15/12/2030

La siguiente tabla representa la posición de riesgo para el Grupo al 31 de diciembre de 2019, sin incluir los instrumentos financieros derivados.

	<u>Activos</u>	<u>Pasivos</u>
<b>Corto plazo</b>		
<b>Inversiones:</b>		
Inversiones US\$	\$ 2,921,698	-
Transacciones de reporto	3,374,500	-
<b>(Vencimientos a más de 3 meses):</b>		
Instrumentos de deuda	-	-
<b>Deuda:</b>		
Préstamos US\$		
Libor + Spread	-	3,412,015
Arrendamientos financieros	-	1,714,851
Tasa fija	-	106,217
Préstamos \$		
THIE + Spread	-	3,822,358
Tasa Fija	-	180,000
Arrendamientos financieros	-	120,196
	<u>\$ 6,296,198</u>	<u>9,355,637</u>

**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

	<u>Activos</u>	<u>Pasivos</u>
<b>Largo plazo</b>		
<b>Deuda:</b>		
Préstamos US\$		
Libor + Spread	\$ -	4,427,403
Tasa fija	-	-
Arrendamientos financieros		15,456,746
Préstamos \$		
TIE + Spread	-	5,081,876
Arrendamientos financieros	<u>-</u>	<u>601,432</u>
	\$ -	25,567,457
	<u>=====</u>	<u>=====</u>

La tabla que se muestra a continuación representa la posición de riesgo para Grupo al 31 de diciembre de 2019 y 2018 correspondiente a los instrumentos financieros derivados de tasa (montos en miles de pesos):

**Valor Nocional**

<b>Instrumentos Financieros</b>		
<b>Derivados</b>	<u>2019</u>	<u>2018</u>
<b>Instrumentos de tasa fija</b>		
Swaps de tasa de interés	(16,773,856)	(18,855,587)
	<u>=====</u>	<u>=====</u>
<b>Instrumentos de tasa variable</b>		
Swaps de tasa de interés	16,773,856	18,855,587
	<u>=====</u>	<u>=====</u>

**Coberturas de combustible-**

Al 31 de diciembre de 2019, el Grupo mantenía swaps para cubrir su exposición a la tasa de interés Libor, así como opciones de combustible para cubrir su exposición por sus compras de turbosina. Para más información sobre estas coberturas ver la Nota 5 y el inciso (ii) *Fluctuaciones en el precio de la turbosina* de esta Nota.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### Análisis de sensibilidad-

#### Deuda-

El siguiente análisis de sensibilidad considera exclusivamente la posición expuesta a tasas de interés variable, la cual es aquella que expone al Grupo a riesgos de flujos de efectivo.

La tasa de interés objetivo de Banco de México disminuyó 100 BP en 2019, pasando de 8.25 a 7.25%. En la misma línea, la FED disminuyó la tasa de referencia en 75 BP. Adicionalmente a los cambios referidos, si las tasas de interés respectivas hubieran cambiado en promedio anual en la magnitud que se muestra, el impacto en resultados habría sido el que se muestra a continuación:

	<u>2019</u>		<u>2018</u>	
	<u>+50 BP</u>	<u>-50 BP</u>	<u>+75 BP</u>	<u>-75 BP</u>
Préstamos en US\$ Libor + Spread	\$ 14,671	(14,671)	334	(334)
	=====	=====	=====	=====

	<u>2019</u>		<u>2018</u>	
	<u>+50 BP</u>	<u>-50 BP</u>	<u>+120 BP</u>	<u>-120 BP</u>
Préstamos en \$ TIIE + Spread	\$ 29,892	(29,892)	29,290	(29,290)
	=====	=====	=====	=====

Grupo Aeroméxico no contabiliza pasivos a tasa fija a valor razonable a través de resultados ni se asignan éstos con relaciones de cobertura de valor razonable, por lo que no se realiza ningún análisis de sensibilidad de valor razonable.

#### Inversiones-

El Grupo también está expuesto a movimientos en las tasas de interés que resultan de su cartera de activos sensibles a las tasas de interés. Este riesgo se reduce a través de la política de inversión aprobada por el Comité de Finanzas, donde se establecen límites a activos a largo plazo y tasa fija.

Si la tasa de interés correspondiente hubiera cambiado adicionalmente a los incrementos comentados anteriormente, el impacto en los resultados del año 2019 habría sido el que se muestra en la hoja siguiente.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

		<u>+50 BP</u>	<u>-50 BP</u>
<b>Inversiones Pesos</b>	\$	14,905 =====	(14,583) =====

Se determinó que el análisis de sensibilidad para el portafolio de inversiones denominado en US\$ no es representativo, debido a que los plazos de vencimiento del portafolio son menores a un mes.

### **Instrumentos financieros derivados-**

El siguiente análisis de sensibilidad es sobre el valor razonable de los instrumentos que tiene la Compañía y los cuales utiliza para gestionar el riesgo de tasa de interés, y los cuales son reconocidos a su valor razonable directamente en los resultados del período.

		<u>Sensibilidad</u>	
	<u>Valor en libros</u>	<u>+ 50 BP</u>	<u>- 50 BP</u>
<i>Swaps</i> sobre tasa de interés TIE	\$ (65,073) =====	41,148 =====	(42,185) =====
<i>Swaps</i> sobre tasa de interés LIBOR	\$(1,051,662) =====	165,534 =====	(136,281) =====

### **(e) Jerarquía del valor razonable-**

Los instrumentos financieros contabilizados a valor razonable deben presentarse agrupados de acuerdo con el método de valuación empleado. Se han definido tres niveles diferentes que dan la máxima prioridad a precios cotizados no ajustados en mercados activos, tanto para activos o pasivos idénticos (Nivel 1) y la prioridad mínima a mediciones que implican insumos no observables en el mercado y que generan un mayor grado de subjetividad en la valuación (Nivel 3).

Los diferentes niveles se definen como sigue:

- Nivel 1: Precios de cotización (no ajustados) en mercados activos para activos o pasivos idénticos a los que la entidad puede acceder en la fecha de medición.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

- Nivel 2: Instrumentos que no se incluyen en el Nivel 1 pero cuya valuación se basa en insumos observables en el mercado.
- Nivel 3: Se utilizan insumos y modelos de valuación que no son observables en el mercado e implican un alto grado de subjetividad en la valuación.

**(f) Clasificaciones contables y valores razonables-**

Las siguientes tablas presentan el valor razonable de los activos y pasivos financieros, y su respectivo valor en libros mostrado en el estado de posición financiera al 31 de diciembre de 2019 y 2018, incluyendo sus niveles en la jerarquía del valor razonable y con base en los modelos de negocio determinados por el Grupo. Las tablas no incluyen información para los activos financieros y pasivos financieros no medidos a valor razonable si el importe en libros es una aproximación razonable del valor razonable.

Las tablas mostradas a continuación presentan el valor razonable de los activos y pasivos financieros, y sus respectivos valores en libros mostrados en los estados de posición financiera al 31 de diciembre de 2019 y 2018, respectivamente.

#### **Activos financieros medidos a valor razonable**

##### **Al 31 de diciembre de 2019**

	<u>Nota</u>		<b>Opciones de combustible designadas con fines de cobertura</b>	<b>Otros swaps de tasa de interés</b>
<b><u>Valor en libros:</u></b>				
Obligatoriamente a VR CR	11	\$	46,922	22,472
VR CR Instrumentos de inversión	10 y 11		-	-
<b>Total</b>		<b>\$</b>	<b>46,922</b>	<b>22,472</b>
<b><u>Valor razonable:</u></b>				
Nivel 1		\$	-	-
Nivel 2			46,922	22,472
Nivel 3			-	-
<b>Total</b>		<b>\$</b>	<b>46,922</b>	<b>22,472</b>

**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

**Al 31 de diciembre de 2018**

	<b><u>Nota</u></b>	<b><u>Opciones de combustible designadas con fines de cobertura</u></b>	<b><u>Otros swaps de tasa de interés</u></b>
<b><u>Valor en libros:</u></b>			
Obligatoriamente a VRCCR	11	\$ 52,290	273,211
VRCCR Instrumentos de inversión	10 y 11	-	-
<b>Total</b>		<b>\$ 52,290</b>	<b>273,211</b>
<b><u>Valor razonable:</u></b>			
Nivel 1		\$ -	-
Nivel 2		52,290	273,211
Nivel 3		-	-
<b>Total</b>		<b>\$ 52,290</b>	<b>273,211</b>

**Pasivos financieros medidos a valor razonable**

**Al 31 de diciembre de 2019**

	<b><u>Nota</u></b>	<b><u>Swaps de tasas de interés con fines de cobertura</u></b>
<b><u>Valor en libros:</u></b>		
Valor razonable de instrumentos de cobertura	11	\$ 1,139,207
<b><u>Valor razonable:</u></b>		
Nivel 1		\$ -
Nivel 2		1,139,207
Nivel 3		-
<b>Total</b>		<b>\$ 1,139,207</b>

**Al 31 de diciembre de 2018**

	<b><u>Nota</u></b>	<b><u>Swaps de tasas de interés con fines de cobertura</u></b>
<b><u>Valor en libros:</u></b>		
Valor razonable de instrumentos de cobertura	11	\$ 437,703
<b><u>Valor razonable:</u></b>		
Nivel 1		\$ -
Nivel 2		437,703
Nivel 3		-
<b>Total</b>		<b>\$ 437,703</b>

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

#### **Pasivos financieros no medidos a valor razonable Al 31 de diciembre de 2019**

	<u>Nota</u>	<u>Préstamos en dólares (Libor - Spread)</u>	<u>Préstamos en \$ (TIE - Spread)</u>	<u>Préstamos en dólares (Tasa fija)</u>	<u>Préstamos en pesos (Tasa fija)</u>	<u>Arrendamiento financiero de equipo de vuelo en \$</u>	<u>Arrendamiento financiero de equipo de vuelo en dólares</u>
<b><u>Valor en libros:</u></b>							
Otros pasivos financieros	21	\$ 7,839,418	8,904,234	106,217	180,000	721,628	17,171,597
<b><u>Valor razonable:</u></b>							
Nivel 1		\$ -	-	-	-	-	-
Nivel 2		8,992,355	10,618,747	118,559	182,974	926,623	20,257,778
Nivel 3		-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>		<b>\$ 8,992,355</b>	<b>10,618,747</b>	<b>118,559</b>	<b>182,974</b>	<b>926,623</b>	<b>20,257,778</b>

#### **Activos financieros medidos a valor razonable Al 31 de diciembre de 2018**

	<u>10 y 11</u>	<u>Opciones de combustible designadas con fines de cobertura</u>	<u>Swaps de tasa de interés</u>	<u>Instrumentos de inversión</u>
<b><u>Valor en libros:</u></b>				
Mantenidos para negociación	10 y 11	\$ 461,874	210,650	9,545,430
<b><u>Valor razonable:</u></b>				
Nivel 1		\$ -	-	-
Nivel 2		461,874	210,650	9,545,430
Nivel 3		-	-	-
		<b>\$ 461,874</b>	<b>210,650</b>	<b>9,545,430</b>

#### **Pasivos financieros no medidos a valor razonable Al 31 de diciembre de 2018**

	<u>Nota</u>	<u>Préstamos en dólares (Libor - Spread)</u>	<u>Préstamos en \$ (TIE - Spread)</u>	<u>Préstamos en dólares (Tasa fija)</u>	<u>Arrendamiento financiero de equipo de vuelo en \$</u>	<u>Arrendamiento financiero de equipo de vuelo en dólares</u>
<b><u>Valor en libros:</u></b>						
Otros pasivos financieros	21	\$ 9,509,112	6,644,920	210,264	907,565	19,867,999
<b><u>Valor razonable:</u></b>						
Nivel 1		\$ -	-	-	-	-
Nivel 2		10,297,872	6,694,724	222,156	933,118	22,546,684
Nivel 3		-	-	-	-	-
<b>Total</b>		<b>\$ 10,297,872</b>	<b>6,694,724</b>	<b>222,156</b>	<b>933,118</b>	<b>22,546,684</b>

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

#### (g) Medición de valores razonables

##### *i. Técnicas de valuación y datos de entrada no observables significativos*

Las siguientes tablas muestran las técnicas de valuación usadas para medir los valores razonables Nivel 2 y Nivel 3 para los instrumentos financieros medidos a valor razonable en el estado de situación financiera, así como también los datos de entrada no observables significativos usados.

Instrumentos financieros medidos a valor razonable:

<b>Tipo</b>	<b>Técnica de valuación</b>
Instrumentos de deuda corporativa	Comparación de mercado/flujo de efectivo descontado: El valor razonable se estima considerando el valor presente de los flujos esperados calculados, usando tasas de descuento derivadas de precios cotizados de instrumentos con un vencimiento similar, cotizados en mercados activos.
Swaps de tasa de interés	Modelos de swaps de tasas: El valor razonable se calcula como el valor presente de los flujos de efectivo netos futuros estimados. Las estimaciones de los flujos de efectivo de tasa flotante futuros se basan en tasas swaps cotizadas, precios futuros o tasas deudoras interbancarias. Los flujos de efectivo son descontados usando una curva de rendimiento creada a partir de fuentes similares y que refleja la tasa interbancaria de referencia correspondiente usada por los participantes del mercado para este propósito cuando fijan los precios de los swaps de tasa de interés, así como colateral otorgado o recibido. La estimación del valor razonable está sujeta a un ajuste por riesgo de crédito que refleja el riesgo de crédito del Grupo y de la contraparte; este ajuste se calcula con base en diferenciales de crédito derivados de precios de bonos o permutas de incumplimiento crediticio.
Otros pasivos financieros *	Flujos de efectivo descontados: El modelo de valuación considera el valor presente del pago esperado y descontado, usando una tasa de descuento ajustada por riesgo.

\* Los otros pasivos financieros incluyen préstamos bancarios garantizados y no garantizados, emisiones de bonos no garantizados, pagarés convertibles-componente de pasivo, acciones preferentes rescatables, préstamos de asociadas y obligaciones por arrendamiento financiero.



## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### Transferencias entre el Nivel 1 y el Nivel 2

No se han efectuado transferencias del Nivel 2 al Nivel 1, ni viceversa, durante 2019, y no hubo transferencias entre estos 2 niveles en 2018.

### Valores razonables Nivel 3

Durante 2019 y 2018, el Grupo no presentó ninguno de los valores razonables de sus instrumentos financieros como Nivel 3.

### (h) Administración de capital

La política del Grupo es mantener una base de capital sólida de manera de conservar la confianza de los inversionistas, los acreedores y el mercado, y sustentar el desarrollo futuro del negocio. De vez en cuando el Grupo compra sus propias acciones en el mercado; el momento de estas compras depende del precio de mercado. Las decisiones de compra y venta son tomadas en base a una transacción específica y el Grupo no cuenta con un plan de compra-venta de acciones definido.

### (29) Otros ingresos (gastos)-

	<u>2019</u>	<u>2018</u>
<i>Otros ingresos:</i>		
Utilidad neta en venta de propiedades y equipo y/o material obsoleto	\$ 57,546	-
Recuperación de impuestos	43,182	-
Recuperación de rentas	92,077	-
Otros	<u>164,070</u>	<u>138,165</u>
Total otros ingresos	<u>356,875</u>	<u>138,165</u>
<i>Otros gastos:</i>		
Contingencias laborales y otras	63,774	41,788
Pérdida neta en venta de propiedades y equipo y/o material obsoleto	-	299,724
Otros	<u>149,401</u>	<u>112,784</u>
Total otros gastos	<u>213,175</u>	<u>454,296</u>
Otros ingresos (gastos), neto	\$ <u>143,700</u>	<u>(316,131)</u>

**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

**(30) Sueldos, salarios y beneficios-**

	<u><b>2019</b></u>	<u><b>2018</b></u>
Sueldos y salarios	\$ 11,716,143	12,226,350
Contribuciones sociales	1,391,255	1,327,170
Gastos relacionados con planes de beneficios definidos	<u>262,892</u>	<u>306,621</u>
	\$ <u><u>13,370,290</u></u>	<u><u>13,860,141</u></u>

**(31) Ingresos y costos financieros-**

	<u><b>2019</b></u>	<u><b>2018</b></u>
Ingresos por intereses en depósitos bancarios y otras inversiones	\$ 217,190	304,699
Utilidad cambiaria, neta	<u>-</u>	<u>204,034</u>
Ingresos financieros	<u>217,190</u>	<u>508,733</u>
Gastos por intereses en pasivos financieros	1,925,931	1,872,249
Comisiones de tarjetas de crédito (a)	1,178,949	1,060,433
Intereses por derecho de uso	1,649,755	-
Intereses en obligaciones laborales	316,411	253,302
Pérdida por valuación en instrumentos financieros derivados, neta	823,940	84,338
Pérdida cambiaria, neta	8,869	-
Comisiones bancarias	313,180	288,771
Intereses pagados a partes relacionadas	14,250	12,729
Otros gastos financieros	<u>83,035</u>	<u>76,173</u>
Costos financieros	<u>6,314,320</u>	<u>3,647,995</u>
Costos financieros netos, reconocidos en resultados	\$ <u><u>(6,097,130)</u></u>	<u><u>(3,139,262)</u></u>
Total de reservas de cobertura de instrumentos financieros derivados reconocidos en otros resultados integrales	\$ <u><u>(388,824)</u></u>	<u><u>(429,866)</u></u>

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

- (a) Representa el costo financiero asociado a la cobranza de manera oportuna de las transacciones de ventas hechas a través de tarjetas de crédito. Todas las demás comisiones de tarjetas de crédito referidas a incentivar promociones comerciales, son consideradas como gastos de venta.

#### **(32) Contingencias y compromisos-**

Los pasivos por contingencias se reconocen cuando es probable que un pasivo se ha incurrido y su importe puede estimarse razonablemente. Cuando una estimación razonable no se puede hacer, se hace una revelación en forma cualitativa en las notas a los estados financieros consolidados. Los ingresos, utilidades o activos no se contabilizan hasta que existe certeza de su realización.

Al 31 de diciembre de 2019, el Grupo no tiene asuntos contingentes de importancia.

#### **Contingencias:**

- a. Están en proceso juicios laborales por aproximadamente \$235.6 millones. Este importe representa las pretensiones de los demandantes y no consideran salarios caídos eventualmente acumulables en caso de que los resultados de los laudos correspondientes sean adversos al Grupo. El Grupo y sus asesores han establecido que un monto de \$135 millones se considera suficiente para cubrir posibles resultados adversos, mismo que ha sido provisionado.
- b. En adición, el Grupo tiene juicios y reclamaciones que se derivan del curso normal de sus operaciones, en algunos casos es demandada y en otros demandantes. El Grupo con apoyo de sus asesores legales considera que las resoluciones finales de estos asuntos no tendrán, en su caso, repercusiones adversas de importancia en su situación financiera y resultados.

#### **Compromisos:**

- a. En relación con arrendamientos y préstamos documentados, los compromisos adquiridos están revelados en las Notas 15 y 21.
- b. El Grupo tiene contratos por proveeduría y abastecimiento de servicios (adicionales a los revelados expresamente en esta nota), materiales y accesorios, siendo los más importantes los relativos a combustible. Los importes están limitados a lo que se establezca en los pedidos. Adicionalmente, el Grupo tiene varios contratos de servicios relacionados con servicio de mantenimiento para su flota.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

- c. La Compañía como miembro de “Sky Team” (“alianza”), debe operar de acuerdo con lo establecido en el contrato respectivo, principalmente en lo relativo a:
- I. Cumplimiento con los requerimientos de la alianza que incluyen entre otros el apego a estándares de seguridad, servicio y valor de marca, el permitir accesos a programas de viajero frecuente, etc.,
  - II. Cumplimiento con las condiciones para operar a las cuales están sometidos los participantes, quienes son sujetos de rendición de cuentas y supervisión periódica por parte de la alianza,
  - III. Contribuir en la parte proporcional correspondiente para fondear anualmente el presupuesto de promoción, administración y operación de la alianza.

En el contrato están previstos diversos supuestos para su terminación anticipada sin responsabilidad alguna para sus miembros, como son insolvencia y liquidación. Adicionalmente, puede haber terminación para el participante en caso de incumplimiento con lo establecido; estando previsto como causas de terminación el que la Compañía sea adquirida por una línea aérea ajena a la alianza o por venta de activos. Salvo en el caso de terminación por mandato de autoridad que se considera una causa sin responsabilidad para cualquiera de los participantes, otros motivos atribuibles a la Compañía que produzcan su salida de la alianza, darían lugar al pago de una pena convencional a cargo de esta Compañía, equivalente a 10.5 millones de euros, conforme al nuevo acuerdo, el cual expirará el 21 de junio de 2020, estando previstas renovaciones por períodos de cinco años.

- d. La Compañía tiene ciertos contratos por concepto de cooperación comercial con Delta, con el propósito que las vigencias y derechos de terminación sobre los mismos sean similares entre sí. Los objetivos de esta alianza incluyen entre otros el mejorar el desempeño de ventas, establecer y combinar las mejores prácticas comerciales, delinear estrategias de mercadotecnia, etc. Estos contratos comprenden principalmente los acuerdos de código compartido, acceso a salones, y programa de viajero frecuente. Los contratos tienen una cláusula de exclusividad, con excepciones limitadas, que impide a cualquiera de las partes realizar (a la Compañía con aerolíneas estadounidenses y a Delta con aerolíneas mexicanas) alianzas similares. La parte que no cumpla con la limitación mencionada, tendría que compensar en la forma de liquidación de daños a la otra parte, en una cantidad variable basada a la fecha de aniversario del contrato firmado. Esta compensación no se hace efectiva si el incumplimiento se hace por cambio de los accionistas actuales de la Compañía.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

El 8 de mayo 2017 la Compañía inició junto con Delta su Acuerdo de Colaboración Conjunta (“ACC”), para operar vuelos transfronterizos entre México y los Estados Unidos. La Compañía y Delta confirmaron al Departamento de Transporte de EEUU (“DOT” por sus siglas en inglés) y a la Comisión Federal de Competencia en México (“COFECE”) que han cumplido con todos los requerimientos para que poder implementar el ACC. Esta es la primera alianza inmunizada transfronteriza entre México y los Estados Unidos, mediante la cual las aerolíneas podrán incrementar su competitividad y ofrecer más rutas a sus clientes. Así, al ofrecer una mayor variedad de servicios y horarios más convenientes, los clientes de ambas compañías se verán beneficiados. A través de este ACC, la Compañía y Delta trabajan de manera conjunta para mejorar la experiencia de los pasajeros en el aire y también en tierra al invertir en instalaciones, puertas de abordaje y salones para pasajeros frecuentes dentro de los aeropuertos en donde operan. Asimismo, ambas compañías pueden poner en marcha ventas conjuntas e iniciativas de mercadotecnia en ambos países.

Adicionalmente, el Grupo ha firmado acuerdos de código compartido y viajero frecuente con otras aerolíneas.

#### e. Modernización de la flota

Al 31 de diciembre de 2019, el Grupo ha realizado los siguientes acuerdos para la renovación de su flota:

- (i) Adquirir de los fabricantes como entregas firmes, sesenta Boeing 737MAX de cabina angosta, y siete Boeing B787-9 (2018: seis entregas en firme del B787-9); al 31 de diciembre 2019 seis equipos de cada tipo ya han sido incorporados a la flota. Algunos de los equipos B737MAX estaban programados para recibirse en 2019 y durante el 2020, pero y tal y como se explica más adelante en los incisos (vi) y (vii), hemos enfrentado retrasos en las entregas originales. En adición a las entregas firmes, se cuenta con la posibilidad de adquirir aviones adicionales en ambas series, los cuales están sujetas a la reconfirmación por parte de Grupo Aeroméxico.
- (ii) Algunas de las aeronaves a ser incorporadas en el 2020 conforme al párrafo anterior, podrán ser adquiridas mediante diversos esquemas de financiamiento, incluyendo mecanismos de instrumentos financieros derivados, así como también operaciones de compraventa y arrendamiento de regreso, conforme se vayan adquiriendo a arrendadores extranjeros, en un monto no inferior al de su precio de adquisición, y/o podrán ser incorporadas mediante el apoyo de instituciones financieras gubernamentales (“*Export Credit Agency*”).

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

- (iii) Tomar en arrendamiento operativo un B737MAX y cuatro B787-9 en el futuro, por períodos que pudieran estar entre 9 y 12 años.
- (iv) Devolución de ocho aviones B737 Nueva Generación y seis Embraer E Jets en 2020.
- (v) Los compromisos actuales relativos a las entregas en firme de adquisición de flota, convertidos al tipo de cambio del 31 de diciembre 2019, son los siguientes:

2020	\$	7,385,610
2021		7,437,160
2022		8,864,755
2023		8,173,134
2024		<u>2,724,378</u>
	\$	<u>34,585,037</u>

Debido a que el calendario original en las entregas programadas del B737MAX ha sido ajustado por el fabricante, los compromisos aquí mostrados están basados en estimaciones internas de la Compañía sobre las nuevas fechas estimadas de entrega de los B737MAX. Dichas fechas están sujetas a la reconfirmación de Boeing para una nueva programación de entregas.

- (vi) El 11 de marzo de 2019, la Compañía suspendió temporalmente la operación de sus seis equipos Boeing B737MAX, como resultado de una directriz mundial de poner en tierra este tipo de aeronaves, después de dos accidentes mayores sucedidos en Asia y Africa. El fabricante y las autoridades encargadas de la seguridad aérea han venido trabajando en los procesos necesarios para recertificar que de una manera segura el B737MAX pueda volver a servicio, sin embargo, la fecha definitiva en que se obtenga nuevamente esta autorización es incierta. Mientras tanto, los vuelos que se operaban con estos aviones han sido cubiertos con el resto de la flota de la Compañía.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

- (vii) El 16 de diciembre de 2019, Boeing anunció su decisión de temporalmente suspender la producción de sus aviones serie B737MAX, a partir de enero 2020. La puesta en tierra de estas aeronaves afectó las fechas de entrega programadas en el 2019, y también afectarán el calendario de futuras entregas de aeronaves adicionales B737MAX programadas a realizarse durante el tiempo que perdure esta puesta forzosa en tierra de este tipo de modelo.
  - (viii) El 31 de diciembre de 2019, la Compañía alcanzó un acuerdo confidencial de compensación con Boeing, con el propósito de mitigar los costos adicionales que la Compañía ha generado con motivo de la puesta temporal en tierra de sus aeronaves B737MAX.
- f. El 19 de enero 2018, el Grupo informó, en seguimiento al comunicado emitido el 21 de abril de 2015, que la COFECE le notificó, al igual que a otras aerolíneas, un Dictamen de Probable Responsabilidad (el “Dictamen”) en el expediente IO-002-2015 relacionado con la “investigación por la posible comisión de prácticas monopólicas absolutas en el mercado de servicios al público de transporte aéreo de pasajeros y/o carga con origen y/o destino en el territorio nacional”. En el referido Dictamen, la Autoridad Investigadora de la COFECE imputa de manera presuntiva a Aeroméxico su probable responsabilidad en la comisión de dichas prácticas. Es pertinente destacar que por tratarse de hechos que habrían ocurrido en la década pasada, el Dictamen está fundado en la anterior Ley Federal de Competencia Económica. El Grupo dio respuesta en tiempo y forma al contenido del Dictamen.

El 22 de enero de 2018, Grupo Aeroméxico informó en relación con el comunicado “COFECE-003-2018” de fecha 21 de enero de 2018 lo siguiente:

1. Difiere sobre la validez de la acusación de la COFECE.
2. Manifiesta su desacuerdo sobre la aplicabilidad de la multa máxima señalada por la COFECE en dicho comunicado. Dada la época en que sucedieron los supuestos hechos referidos por la COFECE, el marco legal aplicable señalado en el propio Dictamen es la Ley Federal de Competencia Económica, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 24 de diciembre de 1992 (con su reforma del 28 de junio de 2006), la cual era el ordenamiento aplicable al tiempo donde sucedieron las supuestas conductas, en términos de lo expuesto por la autoridad investigadora de la COFECE en el Dictamen que refiere que “estuvo vigente y por ende es aplicable a las conductas analizadas en el presente Dictamen” (página 4 del Dictamen).

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

3. La aerolínea continuará cooperando con la COFECE y ejercerá los medios de defensa procedentes.

El 29 de marzo 2019, Aeroméxico fue notificado del comunicado oficial fechado el 19 de marzo 2019, en donde el Pleno de la COFECE determinó que Aeroméxico generó prácticas monopólicas absolutas en el mercado de servicios al público de transporte aéreo de pasajeros y/o carga con origen y/o destino en el territorio nacional. Al respecto la COFECE impuso una multa a Aeroméxico de \$86.1 millones. Por lo tanto, Aeroméxico presentó los respectivos medios de defensa. El 25 de abril 2019, el Grupo objetó la resolución de la COFECE a través de un juicio de amparo. Este juicio de amparo fue transferido para evaluarse por el Segundo Tribunal de Circuito en Materia Administrativa, especializado en telecomunicaciones y competencia económica bajo el expediente número 284/2019.

La resolución final a este juicio está en trámite, y para estos propósitos la audiencia constitucional está programada para llevarse a cabo el 18 de marzo 2020.

Existen tres casos posibles en el que puede este Tribunal resolver el asunto: i) modificar la resolución emitida por la COFECE considerando que la misma es contraria a la Constitución Federal; ii) nulificar parcialmente la resolución emitida por la COFECE, u ordenar algunos asuntos particulares que no pueden anticiparse en este momento, o iii) confirmar la responsabilidad del Grupo y la multa correspondiente.

Sin embargo, en cualquiera de los supuestos anteriores, Aeroméxico o COFECE tendrán la posibilidad de objetar la resolución final a través de un recurso de revisión.

Considerando la naturaleza de este tipo de juicios, consideramos que el presente caso puede ser finalmente resuelto en aproximadamente un año, a partir de la emisión de estos estados financieros consolidados.

### **(33) Eventos subsecuentes-**

Al 15 de abril de 2020, fecha de emisión de los estados financieros consolidados, los eventos subsecuentes más significativos se muestran en la hoja siguiente.



## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

- a) Inestabilidad en los precios del combustible consumido por la Compañía. Al 15 de abril de 2020, el precio es de 1.06 dólares por galón y al 31 de diciembre de 2019, era de 2.24 dólares por galón, mientras que el promedio para 2019, fue de 2.24 dólares por galón.
- b) Al 15 de abril de 2020, el tipo de cambio del peso con referencia al dólar es de \$24.09 pesos y al 31 de diciembre de 2019 era de \$18.86, mientras que el promedio para el año 2019 fue de \$19.26 pesos por dólar.
- c) El 31 de enero 2020, Grupo Aeroméxico informó que concluyó de manera exitosa la emisión de instrumentos de deuda denominados como Notas No Garantizadas (*Senior Unsecured Notes* “Notas”) a través de su subsidiaria Aeroméxico por US\$400 millones, en el mercado de los Estados Unidos de América bajo la Regla 144 A de la Ley del Mercado de Valores de 1933 de los Estados Unidos de América y de manera internacional bajo la Regulación S de la misma Ley. Las Notas están garantizadas por Grupo Aeroméxico, y generan una tasa del 7% anual con vencimiento en febrero 2025.
- d) Al 15 de abril de 2020, existe una alerta de salud mundial con respecto a la pandemia de COVID-19. El impacto en la industria de la aviación, incluida nuestra Compañía, no tiene precedentes. A esta fecha, varias naciones de todo el mundo han cerrado sus fronteras como medida preventiva para detener la propagación del virus y proteger a sus ciudadanos. Como consecuencia de esta situación, así como la reducción en las reservas de boletos, la Compañía ha tomado decisiones importantes que apuntan a preservar el efectivo, las fuentes de empleo y la operación a largo plazo, incluyendo lo siguiente:
- A la fecha de emisión de estos estados financieros consolidados, reducción de la capacidad doméstica en 75% y de la capacidad internacional en 90%.
  - Nuestros ejecutivos reducirán un 50% de su compensación mensual y el resto de nuestros colaboradores participarán también de esta media de acuerdo a sus diferentes niveles.
  - Hemos llegado a diversos acuerdos con nuestros distintos Sindicatos, que permitirán lograr ahorros en promedio por arriba del 50% de nuestros costos laborales fijos, dependiendo de los ajustes en capacidad que haremos.
  - La Compañía habilitó un programa voluntario de permisos sin goce de sueldo por 30, 60 o 90 días, entre otras medidas.
  - Aeroméxico está llevando a cabo negociaciones con sus principales proveedores, incluyendo los arrendadores de su flota y grupos aeroportuarios.
  - Aeroméxico ha pospuesto todos los gastos no críticos para su operación o de bienes de capital.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

A esta fecha, no es posible cuantificar el impacto exacto en la demanda o cuánto tiempo puede tomar su recuperación. A la fecha de emisión de estos estados financieros consolidados, el Grupo está en cumplimiento con todas sus obligaciones financieras y mantiene un margen de aproximadamente 20% de efectivo sobre sus ingresos operativos de los últimos doce meses.

La duración e impacto del COVID-19 en los resultados operacionales y desempeño financiero del Grupo, dependerá del desarrollo de eventos futuros, incluyendo el tiempo que perdure y se propague el brote, que hoy es altamente incierto y no puede ser previsto.

Como resultado de esta situación, actualmente existe una incertidumbre relacionada con las condiciones que pueden poner en duda la capacidad del Grupo para continuar como un negocio en marcha.

El Grupo continúa trabajando en obtener recursos adicionales de efectivo para poder mantener su liquidez, y ajustará sus planes de acuerdo con las actualizaciones de esta contingencia así como las necesidades futuras de su operación, buscando proteger su posición de efectivo.

- e) La Compañía ha firmado contratos de prestación de servicios dentro del curso normal de sus operaciones.

**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V.  
y subsidiarias**

Estados financieros consolidados

31 de diciembre de 2018 y 2017

(Con el Informe de los Auditores Independientes)

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

<b>Contenido</b>	<b>Página</b>
Informe de los auditores independientes	2 a 8
Estados de situación financiera consolidados	9
Estados consolidados de resultados y otros resultados integrales	11
Estados consolidados de cambios en el capital contable	13
Estados consolidados de flujos de efectivo	15
Notas a los estados financieros consolidados	16

# Informe de los Auditores Independientes

## Al Consejo de Administración y a los Accionistas

Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V.

(Miles de pesos mexicanos)

### Opinión

Hemos auditado los estados financieros consolidados de Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias ("el Grupo"), que comprenden los estados consolidados de situación financiera al 31 de diciembre de 2018 y 2017, los estados consolidados de resultado integral, de cambios en el capital contable y de flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas, y notas que incluyen un resumen de las políticas contables significativas y otra información explicativa.

En nuestra opinión, los estados financieros consolidados adjuntos presentan razonablemente, en todos los aspectos materiales, la situación financiera consolidada de Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C.V. y subsidiarias, al 31 de diciembre de 2018 y 2017, así como sus resultados consolidados y sus flujos de efectivo consolidados por los años terminados en esas fechas, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera ("NIIF").

### Fundamento de la opinión

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría ("NIA"). Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección *Responsabilidades de los auditores en la auditoría de los estados financieros consolidados* de nuestro informe. Somos independientes del Grupo de conformidad con los requerimientos de ética que son aplicables a nuestra auditoría de los estados financieros consolidados en México y hemos cumplido las demás responsabilidades de ética de conformidad con esos requerimientos. Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

### Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de la auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor relevancia en nuestra auditoría de los estados financieros consolidados del periodo actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de los estados financieros consolidados en su conjunto y en la formación de nuestra opinión sobre estos, y no expresamos una opinión por separado sobre esas cuestiones.

**Equipo de vuelo bajo Arrendamiento Financiero (Activo) (\$27,740,228)**

Ver notas 14 y 15 a los estados financieros consolidados.

Cuestión clave de auditoría	De qué manera se trató la cuestión clave en nuestra auditoría
<p>El Grupo utiliza ciertas estructuras de arrendamientos para la flota con la cual presta el servicio de transporte aéreo. Los contratos de arrendamiento pueden estar estructurados como financieros u operativos, dicha clasificación está definida con base en si los riesgos y beneficios de la aeronave son traspasados al Grupo o permanecen con el arrendador.</p> <p>Hemos considerado esto como una cuestión clave de auditoría, dada la importancia de los impactos en los estados financieros de la apropiada clasificación de los arrendamientos, y el grado de juicio inherente para evaluar los supuestos utilizados.</p>	<p>Nuestros procedimientos de auditoría en esta área incluyeron entre otros:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La inspección de contratos para identificar las características y condiciones particulares, y sobre dicha base, evaluar la clasificación como arrendamientos financieros u operativos.</li> <li>• Involucramos a nuestros especialistas en la revisión del apropiado registro contable de las nuevas estructuras de arrendamiento utilizadas por el Grupo.</li> <li>• Probamos la razonabilidad de los supuestos utilizados para evaluar la adecuada clasificación de los arrendamientos.</li> <li>• Obtuvimos confirmaciones externas de los arrendadores, con objeto de probar la existencia, exactitud y valuación de los acuerdos de arrendamiento y sus características específicas, y</li> <li>• La evaluación sobre lo apropiado de las revelaciones del Grupo en relación a los arrendamientos, incluyendo revelaciones significativas y juicios utilizados en los cálculos.</li> </ul>

Valuación de la Provisión para Devolución de Aviones (Pasivo) (\$618,836)	
Ver nota 23 a los estados financieros consolidados.	
La cuestión clave de auditoría	De qué manera se trató la cuestión clave en nuestra auditoría
<p>Los contratos de arrendamiento clasificados como operativos contienen cláusulas que requieren devolver las aeronaves en ciertas condiciones, principalmente de fuselaje, motores y tren de aterrizaje, debido a ello se registra una provisión durante el término del arrendamiento. Esta provisión se hace en relación al valor presente de los costos futuros esperados para cumplir las condiciones de devolución tomando en consideración el plan de flota actual y la programación de mantenimientos a largo plazo. El plan de flota sufre modificaciones originadas por la operación durante el año.</p> <p>El registro de dicha provisión requiere estimaciones que implican juicios significativos y estimaciones complejas.</p>	<p>Nuestros procedimientos de auditoría en esta área incluyeron, entre otros:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Probar la razonabilidad de los principales elementos (costos y usos de flota), cálculos y supuestos incluidos en la estimación con base en pruebas selectivas.</li> <li>• Evaluamos condiciones internas y externas de industria y mercado, que pudieran indicar sobre o sub valuación de dicha provisión.</li> <li>• La conexión de los movimientos de la provisión analizando los incrementos y aplicaciones, así como el análisis de dichos movimientos para evaluar la razonabilidad de los mismos.</li> <li>• La evaluación sobre lo apropiado de las revelaciones del Grupo en relación a la provisión para devolución de aviones, incluyendo revelaciones significativas y juicios utilizados en los cálculos.</li> </ul>

Reconocimiento de Ingresos de Operación (Resultados) (\$70,264,025)	
Ver nota 3(l)i a los estados financieros consolidados.	
La cuestión clave de auditoría	De qué manera se trató la cuestión clave en nuestra auditoría
<p>El reconocimiento de los ingresos por transportación se considera una cuestión clave de auditoría debido a: (i) la complejidad del control del volumen de operaciones que afectan la exactitud e integridad del registro contable y (ii) al alto grado de juicio utilizado en ciertas estimaciones de ingresos.</p> <p>Factores como el precio y condiciones de venta de los boletos, volatilidad de los tipos de cambio y el reconocimiento del ingreso devengado posterior a la venta de boletos, obliga a un alto número de controles automáticos y la utilización del uso de estimaciones por parte de la Administración.</p> <p>Asimismo, se considera como una cuestión clave de auditoría, los efectos financieros derivados de la adopción de la nueva norma de contabilidad relativa a ingresos por actividades ordinarias procedentes de contratos con clientes en los estados financieros consolidados, a partir del 1o. de enero de 2018.</p>	<p>Nuestros procedimientos de auditoría en esta área, incluyeron, entre otros:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La evaluación, a través de nuestros especialistas, de los controles generales de tecnología de información y eficacia operativa de los controles aplicativos de los sistemas asociados al reconocimiento de ingresos.</li> <li>• Probar mediante procedimientos analíticos sustantivos la integridad y exactitud del pasivo por transportación no utilizada, los ingresos de operación por pasajeros y otros ingresos de operación.</li> <li>• Probar mediante procedimientos sustantivos de detalle la venta y uso de boletos y cupones, incluyendo los ingresos por boletos no utilizados, con base en pruebas selectivas.</li> <li>• Inspeccionar los movimientos posteriores sobre las estimaciones de ventas y de ingresos, y por el pasivo por transportación no utilizada para evaluar la razonabilidad de los mismos.</li> <li>• La evaluación sobre lo apropiado de las revelaciones del Grupo en relación a las políticas de reconocimiento de ingresos.</li> <li>• Evaluar junto con nuestros especialistas, los supuestos utilizados por la Administración del Grupo y probar mediante procedimientos sustantivos de detalle, los efectos financieros derivados de la adopción de la nueva norma relativa a ingresos por actividades ordinarias procedentes de contratos con clientes en los estados financieros consolidados a partir del 1o. de enero de 2018.</li> </ul>



### Otra información

La Administración es responsable de la otra información. La otra información comprende la información incluida en el Reporte Anual del Grupo correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2018, que deberá presentarse ante la Comisión Nacional Bancaria y de Valores y ante la Bolsa Mexicana de Valores ("el Reporte Anual"), pero no incluye los estados financieros consolidados y nuestro informe de los auditores sobre los mismos. El Reporte Anual se estima que estará disponible para nosotros después de la fecha de este informe de los auditores.

Nuestra opinión sobre los estados financieros consolidados no cubre la otra información y no expresaremos ningún tipo de conclusión de aseguramiento sobre la misma.

En relación con nuestra auditoría de los estados financieros consolidados, nuestra responsabilidad es leer la otra información cuando esté disponible y, al hacerlo, considerar si la otra información es materialmente inconsistente con los estados financieros consolidados o con nuestro conocimiento obtenido durante la auditoría, o si parece ser materialmente incorrecta.

Cuando leamos el Reporte Anual, si concluimos que existe un error material en esa otra información, estamos requeridos a reportar ese hecho a los responsables del gobierno de la entidad.

### Responsabilidades de la Administración y de los responsables del gobierno de la entidad en relación con los estados financieros consolidados

La Administración es responsable de la preparación y presentación razonable de los estados financieros consolidados adjuntos de conformidad con las NIIF, y del control interno que la Administración considere necesario para permitir la preparación de estados financieros consolidados libres de desviación material, debida a fraude o error.

En la preparación de los estados financieros consolidados, la Administración es responsable de la evaluación de la capacidad del Grupo para continuar como negocio en marcha, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con negocio en marcha y utilizando la base contable de negocio en marcha, excepto si la Administración tiene intención de liquidar al Grupo o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

Los responsables del gobierno de la entidad son responsables de la supervisión del proceso de información financiera del Grupo.

### Responsabilidades de los auditores en la auditoría de los estados financieros consolidados

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de si los estados financieros consolidados en su conjunto están libres de desviación material, debida a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contenga nuestra opinión. Seguridad razonable es un alto grado de seguridad pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con las NIA siempre detecte una desviación material cuando existe. Las desviaciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en los estados financieros consolidados.



Como parte de una auditoría de conformidad con las NIA, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. También:

- Identificamos y evaluamos los riesgos de desviación material en los estados financieros consolidados, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una desviación material debida a fraude es más elevado que en el caso de una desviación material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas o la elusión del control interno.
- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno del Grupo.
- Evaluamos lo adecuado de las políticas contables aplicadas, la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por la Administración.
- Concluimos sobre lo adecuado de la utilización, por la Administración, de la base contable de negocio en marcha y, basados en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo para continuar como negocio en marcha. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en los estados financieros consolidados o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, hechos o condiciones futuros pueden ser causa de que el Grupo deje de ser un negocio en marcha.
- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de los estados financieros consolidados, incluida la información revelada, y si los estados financieros consolidados representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran la presentación razonable.
- Obtenemos suficiente y apropiada evidencia de auditoría con respecto a la información financiera de las entidades o líneas de negocio dentro del Grupo para expresar una opinión sobre los estados financieros consolidados. Somos responsables de la administración, supervisión y desarrollo de la auditoría de grupo. Somos exclusivamente responsables de nuestra opinión de auditoría.

Nos comunicamos con los responsables del gobierno de la entidad en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría planeados y los hallazgos significativos de la auditoría, incluyendo cualquier deficiencia significativa del control interno que identificamos en el transcurso de nuestra auditoría.

También proporcionamos a los responsables del gobierno de la entidad una declaración de que hemos cumplido los requerimientos de ética aplicables en relación con la independencia y de que les hemos comunicado todas las relaciones y demás cuestiones de las que se puede esperar razonablemente que pueden afectar a nuestra independencia y, en su caso, las correspondientes salvaguardas.

Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicación con los responsables del gobierno de la entidad, determinamos las que han sido de la mayor relevancia en la auditoría de los estados financieros del periodo actual y que son, en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría. Describimos esas cuestiones en nuestro informe de auditoría salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión o, en circunstancias extremadamente poco frecuentes, determinemos que una cuestión no se debería comunicar en nuestro informe porque cabe razonablemente esperar que las consecuencias adversas de hacerlo superarían los beneficios de interés público de la misma.

KPMG Cárdenas Dosal, S. C.



C.P.C. Mario Fernández Dávalos

Ciudad de México, a 19 de marzo de 2019.

**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Estados de situación financiera consolidados

Al 31 de diciembre de 2018 y 2017 y al 1o. de enero de 2017

(Miles de pesos)

	<u>Nota</u>	<u>31 diciembre 2018</u>	<u>31 diciembre 2017</u> <b>Reformulado (ver Nota 4)</b>	<u>1o. enero 2017</u> <b>Reformulado (ver Nota 4)</b>
<b>Activo</b>				
<b>Activo circulante:</b>				
Efectivo y equivalentes de efectivo	9	\$ 7,686,629	9,344,167	8,970,833
Efectivo restringido	9	1,424,510	842,091	371,654
Activos financieros	10	700,901	1,214,423	746,568
Instrumentos financieros derivados	10	52,290	461,874	214,653
Cuentas por cobrar, neto	13	6,750,503	5,841,154	5,112,697
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	7	80,170	220,661	305,693
Pagos anticipados y depósitos	11	795,444	748,804	1,028,994
Inventarios	12	1,547,679	1,492,952	1,428,759
<b>Total activo circulante</b>		<b>19,038,126</b>	<b>20,166,126</b>	<b>18,179,851</b>
<b>Activo no circulante:</b>				
Efectivo restringido	9	-	473,258	117,421
Propiedades y equipo, neto	14	40,371,372	39,606,506	35,305,838
Activos intangibles	16	2,113,376	2,259,127	1,210,947
Instrumentos financieros derivados	10	273,211	210,650	125,345
Pagos anticipados y depósitos	11	11,808,775	12,323,365	14,573,548
Inversiones en negocios conjuntos y asociadas	17	620,662	1,016,774	804,149
Cuentas por cobrar a largo plazo	13	1,032,905	-	62,920
Otros activos no circulantes		259,460	544,325	357,404
Impuestos a la utilidad diferidos	19	1,254,965	-	-
<b>Total activo no circulante</b>		<b>57,734,726</b>	<b>56,434,005</b>	<b>52,557,572</b>
<b>Total activo</b>		<b>\$ 76,772,852</b>	<b>76,600,131</b>	<b>70,737,423</b>

Las notas de las páginas 16 a 122 forman parte integral de los estados financieros consolidados.

**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Estados de situación financiera consolidados (continúa)

Al 31 de diciembre de 2018 y 2017 y al 1o. de enero de 2017

(Miles de pesos)

	Nota	31 diciembre 2018	31 diciembre 2017 Reformulado (ver Nota 4)	1o. enero 2017 Reformulado (ver Nota 4)
<b>Pasivo</b>				
<b>Pasivo circulante:</b>				
Vencimiento circulante de la deuda financiera	20	\$ 8,603,667	7,377,366	6,937,852
Cuentas por pagar	24	15,563,242	14,259,302	12,205,187
Cuentas por pagar a partes relacionadas	7	1,945,680	1,760,286	1,893,095
Provisiones	23	521,733	1,222,840	1,210,591
Transportación vendida no utilizada		6,050,469	6,199,478	4,737,130
Impuestos a la utilidad y participación de los trabajadores en las utilidades		96,332	160,872	26,249
<b>Total del pasivo circulante</b>		<b>32,781,123</b>	<b>30,980,144</b>	<b>27,010,104</b>
<b>Pasivo no circulante:</b>				
Deuda financiera, excluyendo vencimientos circulantes	20	28,021,362	26,988,341	23,741,240
Instrumentos financieros derivados	10	437,703	-	-
Ingresos diferidos		70,566	65,902	-
Beneficios a los empleados	21	3,558,236	3,468,547	3,321,659
Provisiones	23	249,577	257,012	214,929
Impuestos a la utilidad diferidos	19	-	372,487	570,222
<b>Total del pasivo no circulante</b>		<b>32,337,444</b>	<b>31,152,289</b>	<b>27,848,050</b>
<b>Total del pasivo</b>		<b>65,118,567</b>	<b>62,132,433</b>	<b>54,858,154</b>
<b>Capital contable:</b>				
Capital social	25	3,533,570	3,528,512	3,478,917
Aportaciones para futuros aumentos de capital		-	-	43,443
Utilidades retenidas		4,402,337	7,195,113	7,585,897
Reservas		3,714,703	3,740,752	4,767,623
<b>Capital Contable - Participación controladora</b>		<b>11,650,610</b>	<b>14,464,377</b>	<b>15,875,880</b>
<b>Participación no controladora</b>		<b>3,675</b>	<b>3,321</b>	<b>3,389</b>
<b>Total del capital contable</b>		<b>11,654,285</b>	<b>14,467,698</b>	<b>15,879,269</b>
<b>Total del pasivo y capital contable</b>		<b>\$ 76,772,852</b>	<b>76,600,131</b>	<b>70,737,423</b>

**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Estados consolidados de resultados y otros resultados integrales

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2018 y 2017

(Miles de pesos)

	<u>Nota</u>	<u>2018</u>	<u>2017</u> <u>Reformulado</u> <u>(ver Nota 4)</u>
<b>Ingresos de operación:</b>			
Pasajeros tarifa		\$ 59,230,229	52,113,334
Complementarios		<u>5,300,282</u>	<u>4,077,465</u>
Total ingresos pasajeros		64,530,511	56,190,799
Carga		4,701,302	4,345,837
Otros		<u>1,032,212</u>	<u>844,493</u>
<b>Total de ingresos de operación</b>		<u>70,264,025</u>	<u>61,381,129</u>
<b>Gastos de operación:</b>			
Combustible		20,235,343	14,991,754
Fuerza de trabajo	29	13,860,141	12,223,494
Mantenimiento		4,952,120	4,521,137
Servicios de tráfico, escala y comunicaciones		9,289,228	8,086,666
Servicio a pasajeros		1,870,222	1,583,338
Comisiones a agencias		2,215,375	2,011,090
Ventas y administración general		4,931,051	4,602,455
Renta de equipo de vuelo	15	7,757,380	7,541,800
Depreciación y amortización		4,800,234	4,170,680
Otros gastos (ingresos), neto	28	316,131	(997,971)
Participación en los resultados de negocios conjuntos y asociada	17	<u>28,234</u>	<u>(477,139)</u>
<b>Total de gastos de operación</b>		<u>70,255,459</u>	<u>58,257,304</u>
<b>Utilidad de operación</b>		<u>8,566</u>	<u>3,123,825</u>
<b>Ingresos (costos) financieros:</b>			
Ingresos financieros	30	508,733	483,985
Costos financieros	30	<u>(3,647,995)</u>	<u>(3,744,952)</u>
<b>Total de costos financieros</b>		<u>(3,139,262)</u>	<u>(3,260,967)</u>
<b>Pérdida antes de impuestos a la utilidad</b>		(3,130,696)	(137,142)
Impuestos a la utilidad	18	<u>(1,252,149)</u>	<u>(67,993)</u>
<b>Pérdida neta del año</b>		\$ <u><u>(1,878,547)</u></u>	<u><u>(69,149)</u></u>

Las notas de las páginas 16 a 122 forman parte integral de los estados financieros consolidados.

**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Estados consolidados de resultados y otros resultados integrales (continúa)

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2018 y 2017

(Miles de pesos, excepto por la utilidad por acción)

	<u>Nota</u>	<u>2018</u>	<u>2017</u> <u>Reformulado</u> <u>(ver Nota 4)</u>
<b>Pérdida neta del año</b>		\$ <u>(1,878,547)</u>	<u>(69,149)</u>
<b>Otros resultados integrales, neto de impuestos</b>			
<b>Partidas que no se reclasificarán a resultados:</b>			
Ganancias (pérdidas) actuariales	21	69,640	(5,227)
<b>Partidas que pueden reclasificarse a resultados:</b>			
Efecto acumulado por conversión		(29,379)	(894,975)
Efecto de reserva de cobertura de instrumentos financieros derivados		(429,866)	-
Efecto por cambio en participación de subsidiaria		<u>(4,810)</u>	<u>1,355</u>
<b>Otros resultados integrales, neto de impuestos</b>		<u>(394,415)</u>	<u>(898,847)</u>
<b>Total pérdida integral del año</b>		\$ <u><u>(2,272,962)</u></u>	<u><u>(967,996)</u></u>
<b>Pérdida neta del año atribuible a:</b>			
Participación controladora		\$ (1,878,858)	(69,072)
Participación no controladora		<u>311</u>	<u>(77)</u>
<b>Pérdida neta del año</b>		\$ <u><u>(1,878,547)</u></u>	<u><u>(69,149)</u></u>
<b>Total resultado integral del año atribuible a:</b>			
Participación controladora		\$ (2,273,316)	(967,928)
Participación no controladora		<u>354</u>	<u>(68)</u>
<b>Total pérdida integral del año</b>		\$ <u><u>(2,272,962)</u></u>	<u><u>(967,996)</u></u>
<b>Pérdida por acción:</b>			
Pérdida básica y diluida por acción (pesos)	26	\$ <u><u>(2.7026)</u></u>	<u><u>(0.0979)</u></u>
<b>Pérdida por operaciones continuas:</b>			
Pérdida básica y diluida por acción (pesos)		\$ <u><u>(2.7026)</u></u>	<u><u>(0.0979)</u></u>

Las notas de las páginas 16 a 122 forman parte integral de los estados financieros consolidados.

**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Estados consolidados de cambios en el capital contable

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2018 y 2017

(Miles de pesos)

**Atribuible a accionistas de la Compañía**

	<b>Capital social</b>	<b>Aportaciones para futuros aumentos de capital</b>	<b>Prima en emisión de acciones</b>	<b>Reserva legal</b>	<b>Reserva para recompra de acciones</b>	<b>Efecto por cambio en participación en subsidiaria</b>	<b>Ganancias (pérdidas) actuariales</b>	<b>Efecto acumulado por conversión</b>	<b>Utilidades retenidas</b>	<b>Total</b>	<b>Participación no controladora</b>	<b>Total de capital contable</b>
Saldos al 1o. de enero del 2017, previamente informados	\$ 3,478,917	43,443	801,019	321,332	508,682	(82,771)	30,037	3,189,324	6,023,360	14,313,343	3,389	14,316,732
Ajuste en aplicación inicial de la NIIF 15 (ver Nota 4)	-	-	-	-	-	-	-	-	1,562,537	1,562,537	-	1,562,537
Saldos al 1o. de enero del 2017	3,478,917	43,443	801,019	321,332	508,682	(82,771)	30,037	3,189,324	7,585,897	15,875,880	3,389	15,879,269
Aumento en la reserva legal y reserva para recompra de acciones	-	-	-	56,000	265,712	-	-	-	(321,712)	-	-	-
Recompra de acciones	-	-	-	-	(682,263)	-	-	-	-	(682,263)	-	(682,263)
Aportaciones para futuros aumentos de capital	49,595	(43,443)	232,536	-	-	-	-	-	-	238,688	-	238,688
<b>Total de resultado integral del año:</b>												
Pérdida neta del año	-	-	-	-	-	-	-	-	(69,072)	(69,072)	(77)	(69,149)
Otros resultados integrales del año	-	-	-	-	-	1,346	(5,227)	(894,975)	-	(898,856)	9	(898,847)
Saldos al 31 de diciembre de 2017	\$ <u>3,528,512</u>	<u>-</u>	<u>1,033,555</u>	<u>377,332</u>	<u>92,131</u>	<u>(81,425)</u>	<u>24,810</u>	<u>2,294,349</u>	<u>7,195,113</u>	<u>14,464,377</u>	<u>3,321</u>	<u>14,467,698</u>

Las notas de las páginas 16 a 122 forman parte integral de los estados financieros consolidados.



**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Estados consolidados de cambios en el capital contable

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2018 y 2017

(Miles de pesos)

	Atribuible a accionistas de la compañía												
	Capital social	Aportaciones para futuros aumentos de capital	Prima en emisión de acciones	Reserva legal	Reserva para recompra de acciones	Efecto por cambio en participación en subsidiaria	Ganancias (pérdidas) actuariales	Efecto acumulado por conversión	Reservas de cobertura de instrumentos financieros derivados	Utilidades retenidas	Total	Participación no controladora	Total de capital contable
Saldos al 1o. de enero del 2018	\$ 3,528,512	-	1,033,555	377,332	92,131	(81,425)	24,810	2,294,349	-	7,195,113	14,464,377	3,321	14,467,698
Aumento en la reserva legal y reserva para recompra de acciones	-	-	-	912	587,661	-	-	-	-	(588,573)	-	-	-
Recompra de acciones	-	-	-	-	(244,186)	-	-	-	-	-	(244,186)	-	(244,186)
Aumento en el capital social	5,058	-	24,022	-	-	-	-	-	-	-	29,080	-	29,080
Efecto de reconocimiento de contabilidad de coberturas de combustibles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(325,345)	(325,345)	-	(325,345)
<b>Total de resultado integral del año:</b>													
Pérdida neta del año	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1,878,858)	(1,878,858)	311	(1,878,547)
Otros resultados integrales del año	-	-	-	-	-	(4,853)	69,640	(29,379)	(429,866)	-	(394,458)	43	(394,415)
Saldos al 31 de diciembre de 2018	\$ <u>3,533,570</u>	<u>-</u>	<u>1,057,577</u>	<u>378,244</u>	<u>435,606</u>	<u>(86,278)</u>	<u>94,450</u>	<u>2,264,970</u>	<u>(429,866)</u>	<u>4,402,337</u>	<u>11,650,610</u>	<u>3,675</u>	<u>11,654,285</u>

Las notas de las páginas 16 a 122 forman parte integral de los estados financieros consolidados.

**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Estados consolidados de flujos de efectivo

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2018 y 2017

(Miles de pesos)

	<u>Nota</u>	<u>2018</u>	<u>2017</u> <u>Reformulado</u> <u>(ver Nota 4)</u>
<b>Flujos de efectivo de actividades de operación</b>			
Pérdida antes de impuestos a la utilidad		\$ (3,130,696)	(137,142)
Ajustes por:			
Depreciación y amortización	14 y 16	4,800,234	4,170,680
Participación en los resultados de negocios conjuntos y asociada		28,234	(477,139)
Pérdida (utilidad) en venta de propiedades y equipo		299,159	(1,086,768)
Provisiones, netas		165,650	345,230
Beneficios a los empleados		189,549	139,421
Baja de valor de inventarios		143,572	269,393
Estimación por cuentas incobrables		26,863	85,781
Fluctuación cambiaria no realizada		(400,209)	118,181
Participación de los trabajadores en las utilidades		1,770	42,950
		<hr/>	<hr/>
Subtotal		2,124,126	3,470,587
Cuentas por cobrar a clientes		(913,496)	(418,284)
Cuentas por cobrar a partes relacionadas		75,336	85,032
Inventarios		(224,651)	(359,498)
Pagos anticipados y depósitos		(18,295)	280,190
Cuentas por pagar		1,321,027	1,877,955
Cuentas por pagar a partes relacionadas		192,979	(132,809)
Impuesto a la utilidad y participación de los los trabajadores en las utilidades		(136,660)	(144,908)
Transportación vendida no utilizada		31,176	1,787,688
Instrumentos financieros derivados		(225,511)	(247,221)
		<hr/>	<hr/>
<b>Flujos de efectivo generados por actividades de operación</b>		<b>2,226,031</b>	<b>6,198,732</b>
<b>Flujos de efectivo de actividades de inversión:</b>			
Adquisición de propiedades y equipo, neto		(4,422,412)	(4,715,826)
Recursos provenientes de la venta de propiedades y equipo		846,672	105,764
Dividendos cobrados de negocio conjunto		362,206	265,865
Activos intangibles		(70,229)	(83,508)
Otros activos, neto		(361,907)	(733,941)
Ingresos diferidos		4,664	65,902
Pagos anticipados y depósitos		1,343,400	4,550,123
		<hr/>	<hr/>
<b>Flujos de efectivo utilizados en actividades de inversión</b>		<b>(2,297,606)</b>	<b>(545,621)</b>
<b>Flujos de efectivo de actividades de financiamiento:</b>			
Aumentos de capital		5,058	40,076
Préstamos obtenidos		5,011,604	5,971,378
Pago de préstamos		(6,273,595)	(10,011,187)
Efectivo restringido		(109,161)	(826,274)
Prima en venta de acciones		24,022	198,612
Recompra de acciones		(244,186)	(682,263)
		<hr/>	<hr/>
<b>Flujos de efectivo utilizados en actividades de financiamiento</b>		<b>(1,586,258)</b>	<b>(5,309,658)</b>
<b>(Disminución neta) incremento neto en efectivo y equivalentes de efectivo</b>		<b>(1,657,833)</b>	<b>343,453</b>
<b>Efectos por cambios en el valor del efectivo y equivalentes de efectivo</b>		<b>295</b>	<b>29,881</b>
<b>(Disminución neta) incremento en efectivo y equivalentes de efectivo</b>		<b>(1,657,538)</b>	<b>373,334</b>
<b>Efectivo y equivalentes de efectivo:</b>			
Al principio del año		9,344,167	8,970,833
		<hr/>	<hr/>
A fin del año		\$ 7,686,629	9,344,167
		<hr/>	<hr/>

Las notas de las páginas 16 a 122 forman parte integral de los estados financieros consolidados.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

Por los años terminados 31 de diciembre de 2018 y 2017

(Miles de pesos)

### **(1) Entidad que reporta-**

Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. (la “Compañía”) tiene su domicilio en Paseo de la Reforma 243 Piso 25, Colonia Cuauhtémoc, 06500 Ciudad de México, México. Los estados financieros consolidados de la Compañía, por los años terminados al 31 de diciembre de 2018 y 2017, comprenden a la Compañía y sus subsidiarias (en conjunto el “Grupo” o “Grupo Aeroméxico” y de forma individual como “entidades del Grupo”).

La Compañía está listada en la Bolsa Mexicana de Valores (“BMV”). La actividad principal del Grupo es la prestación de servicios de transportación aérea de personas, bienes, correspondencia y carga aérea en general dentro y fuera de la República Mexicana, prestación de servicios de capacitación y administración, comercialización de sistemas de franquicias, administración de inversiones en acciones y a través de inversiones en negocios conjuntos, servicios de mantenimiento y operación de programas de lealtad.

### **(2) Bases de preparación-**

#### **a) Declaración sobre cumplimiento**

Los estados financieros consolidados adjuntos y sus notas se prepararon de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (“NIIF”), emitidas por el Consejo Internacional de Normas de Información Financiera (“IASB” por sus siglas en inglés). La designación NIIF incluye todas las normas emitidas por el IASB y sus interpretaciones relacionadas emitidas por el Comité de Interpretaciones de Normas de Información Financiera (“IFRIC” por sus siglas en inglés).

El 19 de marzo de 2019, el Director General y el Director Ejecutivo de Finanzas de la Compañía, Andrés Conesa Labastida y Ricardo Sánchez Baker, respectivamente, autorizaron la emisión de los estados financieros consolidados adjuntos y sus notas.

De conformidad con la Ley General de Sociedades Mercantiles (“LGSM”) y los estatutos del Grupo, los accionistas tienen facultades para modificar los estados financieros después de su emisión.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### **b) Bases de medición**

Los estados financieros consolidados se prepararon sobre la base de costo histórico con excepción de los instrumentos financieros que se miden a su valor razonable y algunas partidas de propiedades y equipo los cuales se registraron a su valor razonable o el modelo utilizado de las normas anteriormente empleadas a la fecha de transición a NIIF.

La Compañía usa el peso mexicano (peso o “\$”) como la moneda de reporte para sus estados financieros consolidados, sin embargo, la moneda funcional es el dólar de los Estados Unidos de América (dólar o “US\$”). Los estados financieros consolidados adjuntos han sido redondeados a miles, excepto donde se indica diferente.

El tipo de cambio del peso con respecto al dólar al 31 de diciembre de 2018 y 2017, fue de \$19.65 y \$19.66, respectivamente.

A menos que se indique lo contrario, los totales y porcentajes podrían no reflejar con precisión las cifras absolutas en este documento, debido al redondeo.

### **c) Empleo de estimaciones y juicios**

La preparación de los estados financieros consolidados de conformidad con las NIIF requiere que la Administración efectúe juicios, estimaciones y suposiciones que afectan la aplicación de políticas contables y los importes reportados de activos, pasivos, ingresos y gastos.

Nosotros basamos nuestros juicios, estimaciones y suposiciones en información histórica e información proyectada, así como las condiciones económicas regionales y de la industria en la que nosotros o nuestros clientes operan, dichos cambios podrían afectar negativamente nuestras estimaciones. Aunque, nosotros creemos que hacemos estimaciones razonables, sobre la resolución final de las incertidumbres presentadas, no se puede asegurar que el resultado final de estos asuntos sea coherente con lo que se refleja en nuestros activos, pasivos, ingresos y gastos. Los resultados reales pueden diferir de estas estimaciones.

Las estimaciones y las suposiciones correspondientes se revisan de manera continua. Los cambios derivados de las revisiones a las estimaciones contables se reconocen en el período en el cual se revisan y en períodos futuros que sean afectados.

En las notas a los estados financieros consolidados que se mencionan en la hoja siguiente se incluye la información sobre estimaciones y suposiciones críticas en la aplicación de políticas contables que tienen efectos significativos en los montos reconocidos en los estados financieros consolidados.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

Notas 3(a) iv y 17 – inversiones en negocios conjuntos

Notas 3(e) y 14 – vidas útiles de propiedades y equipo

Nota 3(l) – reconocimiento de ingresos: determinación de si el ingreso procedente de los servicios proporcionados por el Grupo es reconocido a lo largo del tiempo o en un momento determinado

Nota 15 – clasificación de arrendamientos

Nota 19 – activos y pasivos por impuestos diferidos

Nota 23 – provisión para la devolución de aviones

En las notas siguientes se incluye información sobre supuestos e incertidumbre de estimaciones que tienen un riesgo significativo de dar por resultado, un ajuste importante dentro del próximo ejercicio:

Nota 3(l) i – transportación vendida no utilizada

Nota 23 – provisiones

Nota 27 – medición de la estimación para pérdidas crediticias esperadas por deudores comerciales y activos del contrato: supuestos clave para determinar la tasa de pérdida promedio ponderada

Nota 31 – contingencias y compromisos

### **d) Alcance de consolidación**

Los estados financieros consolidados incluyen Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y todas las entidades que están controladas directa o indirectamente por Grupo Aeroméxico.

Todas las entidades de Grupo Aeroméxico preparan sus estados financieros al 31 de diciembre. Todos los estados financieros han sido preparados aplicando los mismos principios de contabilidad y valuación de NIIF. Los saldos y operaciones entre partes relacionadas consolidadas han sido eliminados.

Durante el año terminado el 31 de diciembre 2018, no existieron movimientos en el número de entidades incluidas en los estados financieros consolidados (ver Nota 6), mismas que ascienden a 23 tanto al inicio como al final del mismo.

### **(3) Principales políticas contables-**

Las políticas contables que figuran en la hoja siguiente se han aplicado a todos los períodos presentados en estos estados financieros consolidados.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

Las políticas contables han sido aplicadas consistentemente por las entidades del Grupo.

### **(a) Bases de consolidación-**

#### ***i. Combinación de negocios-***

Las combinaciones de negocios se contabilizan utilizando el método de adquisición a la fecha de operación, es decir, cuando se transfiere el control al Grupo. El Grupo valúa el crédito mercantil como el valor razonable de la contraprestación transferida incluyendo el importe reconocido de cualquier participación no controladora en la adquirida, menos el importe neto reconocido (generalmente valor de mercado) de los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos; cuando el exceso es negativo, una ganancia es reconocida inmediatamente en resultados. El Grupo elige con la base de transacción por transacción, ya sea para medir la participación no controladora a su valor razonable, o a su parte proporcional del importe reconocido de los activos netos identificables en la fecha de adquisición.

Los costos de transacción, distintos de los relacionados con emisión de deuda o instrumentos de capital, en que incurra el Grupo en relación con una combinación de negocios se registran como gastos cuando se incurren.

#### ***ii. Subsidiarias-***

Las compañías subsidiarias son entidades controladas por el Grupo (ver Nota 6). El Grupo controla otra entidad, cuando se expone a, o tiene derecho a, rendimientos variables procedentes de su involucramiento con la entidad y tiene la capacidad de afectar a los rendimientos a través de su poder sobre la entidad. Los estados financieros de las compañías subsidiarias se incluyen en los estados financieros consolidados del Grupo desde la fecha en que comienza el control y hasta la fecha en que termina dicho control. Las políticas contables de las compañías subsidiarias han sido adecuadas cuando ha sido necesario para alinearlas con las políticas adoptadas por el Grupo. Todas las subsidiarias del Grupo prepararon sus estados financieros al 31 de diciembre bajo NIIF.

#### ***iii. Pérdida de control-***

En caso de pérdida de control, el Grupo deja de reconocer los activos y pasivos de la subsidiaria, cualquier participación no controlada y cualquier componente del capital contable de la subsidiaria. Cualquier superávit o déficit resultante de la pérdida de control se reconoce en resultados.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

Si el Grupo retiene una participación en la subsidiaria anterior, dichos intereses se miden por su valor razonable en la fecha en que se pierde el control.

### ***iv. Inversiones en compañías reconocidas por el método de participación-***

La participación en compañías reconocidas por el método de participación, se componen de la inversión en tres negocios conjuntos (PLM Premier, S. A. P. I. de C. V. o “PLM”, AM DL MRO JV, S. A. P. I. de C. V. o “MRO” y AM BD GP JV, S. A. P. I. de C. V. o “AM BD”) y en una asociada (Aeromexpress, S. A. de C. V.).

Las compañías asociadas son aquellas entidades en las cuales el Grupo ejerce influencia significativa, pero no control o control conjunto, sobre las políticas financieras y de operación. Se presume que existe influencia significativa cuando el Grupo posee entre el 20% y 50% de las acciones con derecho de voto de otra entidad. Los negocios conjuntos son aquellas entidades sobre cuyas actividades el Grupo ejerce control conjunto, mediante el cual el Grupo tiene derecho a los activos netos del acuerdo, en lugar de derechos a sus activos y obligaciones por sus pasivos.

Las inversiones en asociadas y negocios conjuntos se registran por el método de participación y se reconocen inicialmente a su costo de adquisición. La inversión del Grupo incluye el crédito mercantil identificado con la adquisición, neto de pérdidas por deterioro acumuladas. Los estados financieros consolidados incluyen la participación del Grupo en los ingresos, gastos y movimientos en el capital contable de las inversiones, después de los ajustes para conformar las políticas contables de esas compañías con las del Grupo, desde la fecha en que el Grupo tiene influencia significativa o control conjunto hasta la fecha en que termina dicha influencia significativa o control conjunto. Dicha participación se clasifica como parte de los ingresos operativos al considerarse que son parte del negocio principal del Grupo. Cuando la participación del Grupo en las pérdidas excede a su inversión en aquellas entidades reconocidas por el método de participación, el valor en libros de dicha participación (incluyendo cualesquier inversiones a largo plazo) se reduce a cero y se dejan de reconocer más pérdidas, a menos que el Grupo tenga alguna obligación asumida o haya efectuado pagos por cuenta de la asociada o negocio conjunto.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

PLM opera el programa de viajero frecuente llamado "Club Premier", que permite a los pasajeros frecuentes acumular "Puntos Premier" los cuales les dan derecho a una selección de varios premios. Además, los "Puntos Premier" son vendidos por PLM a los socios comerciales para utilizarlos en actividades promocionales. El valor razonable atribuido a todos los "Puntos Premier" y acumulados por los miembros, se registra en PLM como un pasivo y se reconoce como ingreso cuando los "Puntos Premier" son redimidos por los participantes a los que se hayan expedido. El valor razonable del premio se determina con base en precios a los que los premios se venden a los socios comerciales.

El importe de los ingresos reconocidos por PLM se basa en el número de puntos redimidos en un período en relación con el número total esperado para ser redimidos, que toma en cuenta la estimación de PLM en relación con el porcentaje de expiración (*"breakage"*). El porcentaje de expiración representa los puntos estimados que no se espera sean redimidos por los miembros del programa. El porcentaje de expiración es estimado por la Administración de PLM con base en los términos y condiciones de la membresía y los patrones de acumulación y redención histórica, ajustada por los cambios en los términos y condiciones que pueden afectar las prácticas de reembolso de los miembros.

MRO realiza mantenimiento pesado de punta a punta al fuselaje de las aeronaves especialmente para sus partes relacionadas Aerovías de México, S. A. de C. V., Aerolitoral, S. A. de C. V. y Delta Air Lines, Inc.

AM BD realiza la promoción de los paquetes turísticos "Gran Plan", lo cual permite el desarrollo de dicho negocio con la experiencia y convenios de Best Day.

### v. *Transacciones eliminadas en la consolidación-*

Los saldos y operaciones importantes entre las compañías del Grupo, así como los ingresos y gastos no realizados, se han eliminado en la preparación de los estados financieros consolidados. Las utilidades no realizadas derivadas de transacciones entre entidades del Grupo en las que se tienen inversiones contabilizadas bajo el método de participación se eliminan contra la inversión en la medida de la participación del Grupo en la asociada o negocio conjunto. Las pérdidas no realizadas se eliminan de igual manera que las utilidades no realizadas, pero solamente en la medida en que no exista evidencia de deterioro.



## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### **(b) Moneda extranjera-**

#### ***i. Operaciones en moneda extranjera-***

Las operaciones en moneda extranjera se convierten a las respectivas monedas funcionales de las entidades del Grupo al tipo de cambio vigente en las fechas de las operaciones. Los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera a la fecha de reporte se vuelven a convertir a la moneda funcional al tipo de cambio a esa fecha.

La ganancia o pérdida cambiaria de partidas monetarias es la diferencia entre el costo amortizado en la moneda funcional al principio del período, ajustado por pagos e intereses efectivos durante el período, y el costo amortizado en moneda extranjera convertida al tipo de cambio al final del período que se reporta.

Los activos y pasivos no monetarios denominados en moneda extranjera que se miden a valor razonable se vuelven a convertir a la moneda funcional al tipo de cambio en la fecha en que se determinó el valor razonable. Las diferencias cambiarias derivadas de la reconversión se reconocen en resultados. Las partidas no monetarias que se miden en términos de costo histórico en una moneda extranjera se convierten utilizando el tipo de cambio en la fecha de la transacción.

#### ***ii. Conversión a la moneda de presentación-***

El Grupo presenta sus estados financieros consolidados en miles de pesos mexicanos. Los activos y pasivos son convertidos de moneda funcional (dólar americano) a moneda de presentación al tipo de cambio de la fecha de reporte; ingresos y gastos son convertidos al tipo de cambio vigente en las fechas de las transacciones. Las diferencias cambiarias originadas por el proceso de conversión se reconocen directamente en la cuenta de utilidad integral (efecto acumulado por conversión).

### **(c) Instrumentos financieros-**

#### **Instrumentos financieros no derivados-**

Los instrumentos financieros no derivados incluyen inversiones en títulos de deuda, cuentas por cobrar a clientes y otras cuentas por cobrar, efectivo y equivalentes de efectivo, préstamos, proveedores y otras cuentas por pagar.

El efectivo y equivalentes de efectivo comprenden saldos de efectivo y depósitos a la vista con un vencimiento original de tres meses o menos.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

El efectivo restringido comprende los saldos de efectivo del fideicomiso emisor consolidado utilizado por el Grupo para bursatilizar los flujos de efectivo procedentes de la venta de boletos por tarjeta de crédito a través de oficinas y agencias de viaje en México, que se pagará a los tenedores de los certificados bursátiles fiduciarios emitidos por el Fideicomiso.

El Grupo reconoce inicialmente los préstamos, cuentas por cobrar y depósitos en la fecha en que se originan. Otros activos financieros (incluyendo los activos designados a valor razonable a través de resultados) se reconocen inicialmente en la fecha de contratación en la cual el Grupo se convierte en integrante de las disposiciones contractuales del instrumento.

El Grupo elimina un activo financiero cuando expiran los derechos contractuales a los flujos de efectivo provenientes del activo, o transfiere los derechos a recibir los flujos de efectivo contractuales del activo financiero en una transacción en la que se transfieren sustancialmente todos los riesgos y beneficios de la titularidad sobre el activo financiero. Cualquier participación en los activos financieros transferidos que sea creado o conservado por parte del Grupo se reconoce como un activo o pasivo por separado.

#### **Compensación-**

Los activos y pasivos financieros se deben compensar y presentarse netos en los estados financieros, sólo si el Grupo tiene el derecho legal de compensar los montos y pretende ya sea liquidar sobre una base neta de activos y pasivos financieros o bien, realizar el activo y liquidar el pasivo en forma simultánea.

#### **Activos financieros no derivados-**

El Grupo clasifica sus activos financieros no derivados en las siguientes categorías: activos financieros a valor razonable a través de resultados, costo amortizado, y valor razonable a través de otros resultados integrales (“ORI”).

La clasificación de los activos financieros se basa tanto en el modelo de negocios como en las características de los flujos contractuales de los mismos (ver Nota 4).

#### ***i. Activos financieros a valor razonable a través de resultados-***

Un activo financiero se presenta y es clasificado a su valor razonable a través de resultados si su intención es mantenerlo con fines de negociación, o no ha cumplido con la prueba de solo pago de principal e intereses (“SPPI”), o si se designa como tal en su reconocimiento inicial. Los activos financieros se designan a su valor razonable a través de resultados si el Grupo administra dichas inversiones y toma decisiones de compra y venta con base en su valor razonable y de acuerdo con la política de inversión o de administración de riesgos del Grupo.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

En su reconocimiento inicial, los costos atribuibles a la transacción se reconocen en resultados conforme se incurran. Los activos financieros a valor razonable a través de resultados se valúan a su valor razonable, y los cambios en el valor razonable, incluyendo cualquier interés o ingreso por dividendo, se reconocen en resultados. El valor razonable es obtenido de contrapartes financieras que actúan como agentes valuadores.

### ***ii. Costo amortizado-***

Un activo financiero se presenta y es clasificado a su costo amortizado siempre que el objetivo de su modelo de negocio sea el cobro del principal e interés, así como haber cumplido con la prueba SPPI. Los préstamos y cuentas por cobrar son activos financieros con pagos fijos o determinables que no cotizan en un mercado activo. Dichos activos se reconocen inicialmente a su valor razonable más los costos directamente atribuibles a la transacción. Con posterioridad al reconocimiento inicial, los préstamos y cuentas por cobrar se miden a su costo amortizado utilizando el método de interés efectivo, menos pérdidas por deterioro. Los préstamos y cuentas por cobrar incluyen cuentas por cobrar a clientes y otras cuentas por cobrar.

### ***iii. Activos financieros a valor razonable a través de ORI-***

Un activo financiero se presenta y es clasificado a su valor razonable a través de ORI siempre que el objetivo de su modelo de negocio sea tanto el cobro como la venta de sus flujos contractuales de principal e intereses, así como haber cumplido con la prueba SPPI. Los activos financieros a valor razonable a través del ORI se valúan a su valor razonable, y los cambios en el valor razonable, incluyendo cualquier interés, se reconocen en el ORI. El valor razonable es obtenido de contrapartes financieras que actúan como agentes valuadores, o se determinan con base en modelos de valuación utilizando datos observados en el mercado.

### ***Pasivos financieros no derivados-***

Los pasivos financieros del Grupo se reconocen inicialmente en la fecha de contratación en la que el Grupo se convierte en parte de las disposiciones contractuales del instrumento. El Grupo elimina un pasivo financiero cuando se satisfacen, cancelan, o expiran sus obligaciones contractuales.

Una subsidiaria del Grupo ("Fideicomiso F/1748" o "Fideicomiso") ha colocado Certificados Bursátiles Fiduciarios ("CEBURES") emitidos en la Bolsa Mexicana de Valores, de acuerdo a su programa autorizado hasta por un monto de \$7,000 millones, a través de distintas series con un vencimiento de cinco años. Los CEBURES devengan un interés variable a una Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio (TIIE) + un rango entre 138 a 170 puntos base.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

Los CEBURES están garantizados por los flujos de efectivo obtenidos de la venta de boletos con tarjetas de crédito a través de oficinas y agencias de viaje en México, transferidos al Fideicomiso.

El Grupo determinó que tiene control sobre el Fideicomiso, ya que está expuesto, o tiene derecho, a rendimientos variables procedentes de su involucramiento con el Fideicomiso y tiene la capacidad de afectar a los rendimientos a través de su poder de decisión sobre el Fideicomiso, por lo que la deuda y efectivo restringido del Fideicomiso, se incluyen en los estados financieros consolidados del Grupo (ver Notas 9 y 20).

El Grupo cuenta con los siguientes pasivos financieros no derivados: préstamos, proveedores y otras cuentas por pagar.

Dichos pasivos financieros se reconocen inicialmente a valor razonable más los costos directamente atribuibles a la transacción. Con posterioridad al reconocimiento inicial, estos pasivos financieros se valúan a su costo amortizado utilizando el método de interés efectivo.

### ***Instrumentos financieros derivados (IFD) y contabilidad de coberturas-***

Para gestionar los riesgos derivados de las fluctuaciones en los precios del combustible o Turbosina, el Grupo utiliza selectivamente instrumentos financieros derivados tales como opciones asiáticas sobre el precio del *Jet Fuel 54* (“JF54”). El valor razonable de las opciones se obtiene mediante modelos de valuación que dependen del precio promedio del subyacente de referencia durante un período observado de tiempo.

Al inicio de las opciones o combinaciones de las mismas, éstas se reconocen en el estado de situación financiera consolidado como activo y/o pasivo, de conformidad con su valor razonable. Debido a que el Grupo sólo tiene opciones largas (“*Calls*” y “*Call spreads*”), se limita la pérdida del Grupo a la prima pagada por los instrumentos, ya que éstos no generan ninguna obligación adicional. Estos instrumentos financieros derivados, al cumplir con todos los requisitos que marca la NIIF 9 *Instrumentos Financieros*, son formalmente asignados a una relación de cobertura contable, por lo tanto, durante la vigencia de las opciones, éstas se valúan a su valor razonable y los efectos se contabilizan como una partida temporal dentro del ORI.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

Adicionalmente, en relación con su exposición de tasas de interés a largo plazo proveniente de deuda financiera contratada a tasas variables, el Grupo tiene establecidas algunas estrategias que buscan mitigar los riesgos adversos sobre sus flujos de efectivo que podrían presentarse ante fluctuaciones importantes en los niveles de las tasas de interés de referencia, en específico para la THIE y la *London InterBank Offered Rate* (“LIBOR”). Los IFD que el Grupo ha contratado al respecto son *swaps* de tasa de interés que le han permitido cambiar su perfil de tasa variable en los financiamientos a largo plazo con THIE y/o LIBOR por una tasa fija. Durante la vigencia de los *swaps*, éstos se valúan a su valor razonable y en caso de no cumplir con los requisitos de asignación de cobertura contable, los efectos se registran inmediatamente en los resultados del ejercicio al ser clasificadas como instrumentos con fines de negociación.

Antes de entrar en estos contratos de instrumentos derivados, la Administración deberá de obtener la aprobación del Comité de Finanzas, quien es el responsable de determinar los volúmenes requeridos para mitigar, así como de los precios de las mismas. El propósito de estas operaciones es el de mitigar el riesgo relacionado con el precio del combustible y/o tasas de interés.

Los derivados se reconocen inicialmente a su valor razonable. Los cambios en el valor razonable se determinan con base en precios de mercado reconocidos y cuando no cotizan en un mercado observable, se determinan con base en modelos de valuación utilizando datos observados en el mercado. Asimismo, puede ser obtenido de las contrapartes financieras que actúan como agentes valuadores.

### ***iv. Capital social-***

#### ***Acciones ordinarias-***

Las acciones ordinarias se clasifican como capital. Los costos incrementales que sean directamente atribuibles a la emisión de acciones ordinarias y opciones sobre acciones se reconocen como una deducción del capital contable, neto de efectos de impuestos.

#### ***Recompra de acciones (acciones de tesorería)-***

Cuando el capital social reconocido como capital contable se recompra, el monto de la contraprestación pagada, que incluye los costos directamente atribuibles, neto de efecto de impuestos, se reconoce como una reducción del capital contable. Las acciones que se recompran se clasifican como acciones de tesorería y se presentan como una deducción del capital contable. Cuando las acciones de tesorería se venden o re-emiten con posterioridad, el monto recibido se reconoce como un incremento en el capital contable, y el excedente o déficit resultante de la transacción se transfiere a utilidades retenidas.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### **(d) Inventarios-**

Los inventarios de refacciones, accesorios, materiales y suministros se registran al costo o a su valor neto de realización, el que sea menor. El costo de los inventarios se basa en la fórmula de costos promedio.

### **(e) Propiedades y equipo-**

#### ***i. Reconocimiento y medición-***

El equipo de vuelo y otros elementos de propiedades y equipo están registrados a su costo de adquisición con excepción de algunas partidas que se registraron a su valor razonable o el modelo utilizado de las normas anteriormente empleadas a la fecha de transición a NIIF menos depreciación y pérdidas por deterioro acumuladas.

El costo incluye los gastos que son directamente atribuibles a la adquisición del activo. El costo de activos construidos para uso propio incluye el costo de los materiales y mano de obra directa, y otros costos directamente atribuibles que se requieran para poner el activo en condiciones de uso. Los costos relacionados con equipo arrendado según las especificaciones contractuales y los costos financieros para activos calificables son capitalizados.

Las partes y refacciones reparables de equipo de vuelo son clasificadas como propiedades y equipo si son esperados utilizar en más de un período.

Cuando las partes de una partida de propiedades y equipo tienen diferentes vidas útiles, se registran como componentes separados (componentes mayores) de propiedades y equipo.

Las ganancias y pérdidas por la venta de una partida de propiedades y equipo se determinan comparando los recursos provenientes de la venta contra el valor en libros de propiedades y equipo, y se reconocen netos dentro de “otros ingresos” en el resultado del ejercicio.

En caso de que el Grupo reciba créditos de los fabricantes en relación con la adquisición de determinadas aeronaves y motores con base a los términos y condiciones individuales de cada acuerdo de dichos créditos, estos últimos se registran como una reducción del costo de las correspondientes aeronaves y motores.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### ii. *Costos subsecuentes-*

El costo de reemplazo de una partida de propiedades y equipo se reconoce a su valor en libros, si es probable que los beneficios económicos futuros comprendidos en dicha parte sean recuperables para el Grupo y su costo se puede determinar de manera confiable. El valor en libros de la parte reemplazada se elimina. Los costos de la operación del día a día de propiedades y equipo se reconocen en resultados conforme se incurren.

### iii. *Depreciación-*

La depreciación se calcula sobre el monto que corresponde al costo de un activo, menos su valor residual. La depreciación se reconoce en resultados usando el método de línea recta de acuerdo con la vida útil estimada de cada componente de las partidas de propiedades y equipo, la cual es determinada por la Administración teniendo en cuenta el trabajo de peritos valuadores externos, que se revisa periódicamente y se registra desde que dichos activos están disponibles para entrar en operación. Los activos arrendados a través de arrendamiento financiero se deprecian durante la vigencia del contrato de arrendamiento o la vida útil de los activos, lo que resulte menor, salvo que haya certeza razonable de que el Grupo vaya a adquirir la propiedad de los activos arrendados al término del contrato de arrendamiento. Los terrenos no se deprecian.

A continuación se indican las tasas de depreciación y valores residuales para cada clase de activo:

	<u>Tasa</u>	<u>% valor residual</u>
Equipo de vuelo bajo arrendamiento financiero	3.3% y 8%	7-15
Partes y refacciones de avión	5% a 20%	-
Construcciones	5% a 16.7%	5-16
Equipo de tierra	10% a 16%	-
Equipo de transporte	25%	-
Mobiliario	10%	-
Maquinaria y equipo	10% a 33%	-
Equipo de cómputo	30%	-
Mantenimiento mayor	12.5% a 66.7%	-

El método de depreciación, vidas útiles y valores residuales se revisan al cierre de cada año, y se ajustan en caso de ser necesario.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### ***iv. Costos de mantenimiento-***

#### *Mantenimiento mayor-*

Los costos de mantenimiento y reparación mayor de equipos de vuelo propios y equipo de vuelo arrendado bajo arrendamiento financiero y operativo (es decir, el mantenimiento mayor de grandes componentes de aeronaves, como por ejemplo motores y trenes de aterrizaje) se contabilizan por el método de refacción reparada ("*built-in-overhaul*"). El método de refacción reparada consiste en que el Grupo reconoce el costo estimado para dichos mantenimientos mayores como un componente separado de propiedades y equipo (mantenimiento mayor). Estos costos de mantenimiento mayor se deprecian en el período más corto entre el tiempo que transcurrirá hasta el siguiente mantenimiento mayor o el período remanente en los términos del contrato de arrendamiento, y se presenta en los estados consolidados de resultados y otros resultados integrales como parte de los gastos de operación (depreciación y amortización). Los costos de mantenimiento mayor subsecuentes se capitalizan y amortizan en el período más corto entre el tiempo que transcurrirá hasta el siguiente mantenimiento mayor o el período remanente en los términos del contrato de arrendamiento. Los desembolsos de efectivo relacionados a dicho mantenimiento mayor se presentan en los estados consolidados de flujos de efectivo bajo la línea de "adquisiciones de propiedades y equipo" como parte de los "flujos de efectivo por actividades de inversión" y la depreciación relacionada se reporta como parte de los ajustes al flujo de actividades de operación.

#### *Mantenimiento directo o en línea-*

Los pagos hechos en relación con el mantenimiento directo fuera de los mantenimientos mayores programados para aeronaves propias y bajo arrendamiento financiero y operativo (inspecciones de rutina de toda la aeronave, incluyendo fuselaje y remplazo de partes rotables menores) se registran en resultados al incurrirse y son reportados en los estados consolidados de resultados y otros resultados integrales como parte de la línea de gasto por "mantenimiento" en los gastos de operación. Los desembolsos de efectivo por estos conceptos se reportan en los estados consolidados de flujos de efectivo como parte de "flujos por actividades de operación".

Si el Grupo se compromete contractualmente a devolver el equipo de vuelo en un estado determinado o para compensar al arrendador sobre la base de la condición real del equipo de vuelo al final del plazo del arrendamiento, el Grupo reconoce durante el plazo del contrato una provisión para devoluciones de aeronaves arrendadas (ver Nota 3(j)).



## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### **(f) Activos arrendados-**

#### *Arrendamientos financieros*

Aquellos arrendamientos en los cuales el Grupo asume sustancialmente todos los riesgos y beneficios de la titularidad se clasifican como arrendamientos financieros. En el reconocimiento inicial, el activo arrendado se registra a su valor razonable o al valor presente de los pagos mínimos de arrendamiento, el que sea menor. Posterior al reconocimiento inicial, el activo es registrado de acuerdo con la política contable aplicable.

Los arrendamientos puros que por las condiciones de los contratos son considerados como arrendamientos capitalizables, se registran como activo fijo a un valor igual al valor presente de las rentas pactadas en dichos contratos y se cargan a resultados durante la vigencia de los mismos.

#### *Arrendamientos operativos*

Por aquellos arrendamientos que sean clasificados como arrendamientos operativos, los activos arrendados mediante los mismos, no se reconocen en el estado consolidado de situación financiera del Grupo. Las rentas que paga el Grupo por concepto de los arrendamientos operativos se reconocen en el resultado consolidado del ejercicio por el método de línea recta de acuerdo con la vigencia del contrato de arrendamiento, aún y cuando los pagos no se realicen sobre la misma base.

### **(g) Activos intangibles-**

Los activos intangibles corresponden principalmente a la propiedad intelectual, programas de cómputo o software, y derechos fiduciarios.

#### **i. Propiedad intelectual-**

La propiedad intelectual se refiere a las metodologías relevantes relacionadas con el desarrollo de programas de lealtad.

#### *Valuación subsecuente-*

La propiedad intelectual es reconocida como activo intangible con vida útil indefinida y es valuada a su costo menos pérdidas por deterioro acumuladas. Véase la Nota 3(i) para pruebas de deterioro.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### **ii. Otros activos intangibles-**

Aquellos activos intangibles con vida útil definida se amortizan con base en la mejor estimación de su vida útil determinada de acuerdo con la expectativa de sus beneficios futuros. Esta política contable aplica a software.

### **iii. Amortización-**

La amortización se reconoce en resultados usando el método de línea recta con base en la vida útil estimada de los activos intangibles y se calcula sobre el costo del activo, menos su valor residual.

La amortización se reconoce a partir de la fecha en que los activos intangibles con vida útil definida se encuentran disponibles para su uso, ya que esto refleja de la mejor manera el patrón de consumo esperado de los beneficios económicos futuros incorporados en el activo.

Las vidas útiles estimadas para los períodos en curso y anteriores son las siguientes:

Software	4 - 7 años
----------	------------

Los métodos de amortización, vidas útiles y valores residuales de los activos intangibles se revisan al cierre de cada año y se ajustan en caso de ser necesario.

### **(h) Pagos anticipados y depósitos-**

Los pagos anticipados y depósitos de largo plazo representan principalmente depósitos en dólares a favor de los arrendadores de equipo de vuelo y fabricantes; se presentan con base en la fecha establecida contractualmente relativa a su recuperación, como activo circulante o no circulante; en algunos casos generan intereses a favor de la Compañía, a una tasa equivalente a los rendimientos de las cuentas de mercado de dinero vigentes en los Estados Unidos de América.

Los depósitos por mantenimiento son reconocidos como un activo en el momento en el que se realiza el pago correspondiente al proveedor. Estos depósitos son considerados como reservas de mantenimiento y son calculados generalmente sobre la base de horas voladas. Estas reservas de mantenimiento son reclasificadas a propiedades y equipo (mantenimiento mayor) una vez que se realiza el servicio de mantenimiento y reconocido en resultados a través de la depreciación con base en las políticas de mantenimiento del Grupo.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

Los pagos anticipados de corto plazo representan principalmente arrendamientos pagados por anticipado, publicidad y prepagos de combustible. Los pagos anticipados se reconocen como gasto en el estado de resultados cuando el servicio o el bien es recibido.

### (i) Deterioro-

#### *i- Activos financieros no derivados – Política aplicable a partir del 1o. de enero de 2018:*

El Grupo reconoce correcciones de valor para pérdidas crediticias esperadas por:

- los activos financieros medidos al costo amortizado;
- las inversiones de deuda medidas al valor razonable con cambios en otro resultado integral; y
- activos del contrato.

El Grupo mide las correcciones de valor por un importe igual a las pérdidas crediticias esperadas durante el tiempo de vida del activo, excepto por lo siguiente, que se mide al importe de las pérdidas crediticias esperadas de doce meses:

- instrumentos de deuda que se determina que tienen un riesgo crediticio bajo a la fecha de presentación; y
- otros instrumentos de deuda y saldos bancarios para los que el riesgo crediticio (es decir, el riesgo de que ocurra incumplimiento durante la vida esperada del instrumento financiero) no ha aumentado significativamente desde el reconocimiento inicial.

Las correcciones de valor por cuentas por cobrar comerciales y activos del contrato siempre se miden por un importe igual al de las pérdidas crediticias esperadas durante el tiempo de vida.

Las pérdidas crediticias esperadas durante el tiempo de vida son las pérdidas crediticias que resultan de todos los posibles sucesos de incumplimiento durante la vida esperada de un instrumento financiero.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### *Medición de las pérdidas crediticias esperadas*

Las pérdidas crediticias esperadas son el promedio ponderado por probabilidad de las pérdidas crediticias. Las pérdidas crediticias se miden como el valor presente de las insuficiencias de efectivo (es decir, la diferencia entre el flujo de efectivo adeudado a la entidad de acuerdo con el contrato y los flujos de efectivo que el Grupo espera recibir).

Las pérdidas crediticias esperadas son descontadas usando la tasa de interés efectiva del activo financiero.

### *Activos financieros con deterioro crediticio*

En cada fecha de presentación, el Grupo evalúa si los activos financieros registrados al costo amortizado y los instrumentos de deuda al valor razonable con cambios en otro resultado integral tienen deterioro crediticio. Un activo financiero tiene “deterioro crediticio” cuando han ocurrido uno o más sucesos que tienen un impacto perjudicial sobre los flujos de efectivo futuros estimados del activo financiero.

### *Castigo*

El importe en libros bruto de un activo financiero se castiga cuando el Grupo no tiene expectativas razonables de recuperar un activo financiero en su totalidad o una porción del mismo. El Grupo hace una evaluación individual de la oportunidad y el alcance del castigo con base en si existe o no una expectativa razonable de recuperación. El Grupo no espera que exista una recuperación significativa del importe castigado. No obstante, los activos financieros que son castigados podrían estar sujetos a actividades a fin de cumplir con los procedimientos del Grupo para la recuperación de los importes adeudados.

### ***ii. Política aplicable antes del 1o. de enero de 2018-***

Un activo financiero que no se registre a su valor razonable a través de resultados, se evalúa en cada fecha de reporte para determinar si existe alguna evidencia objetiva de que se haya deteriorado. Un activo financiero se encuentra deteriorado si hay evidencia objetiva que indique que ha ocurrido un evento de pérdida después del reconocimiento inicial del activo, y que dicho evento tuvo un efecto negativo en los flujos de efectivo futuros estimados de ese activo y que se pueda estimar de manera confiable.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

La evidencia objetiva de que los activos financieros se han deteriorado, incluye la falta de pago o morosidad de un deudor, reestructuración de un monto adeudado al Grupo en términos que de otra manera el Grupo no detecte indicios de que dicho deudor caerá en bancarrota, o la desaparición de un mercado activo de un título.

El Grupo considera evidencia de deterioro para cuentas por cobrar tanto a nivel de activo específico como colectivo. Todas las cuentas por cobrar conservadas a su vencimiento que individualmente son significativas, se evalúan para un posible deterioro específico. Todas las cuentas por cobrar conservadas a su vencimiento por las que se evalúe que no están específicamente deterioradas se evalúan posteriormente en forma colectiva para identificar cualquier deterioro que haya ocurrido pero que todavía no se haya identificado. Las cuentas por cobrar que no sean individualmente significativas se evalúan colectivamente para un posible deterioro agrupando las cuentas por cobrar y las inversiones en títulos conservadas a su vencimiento que tengan características de riesgo similares.

Al evaluar el deterioro colectivo, el Grupo utiliza las tendencias históricas de la probabilidad de incumplimiento, tiempos de las recuperaciones y el monto de pérdidas incurridas, ajustadas por el análisis hecho por la Administración en cuanto a si las condiciones económicas y crediticias actuales son de tal índole, que es probable que las pérdidas reales sean mayores o menores de lo que sugieren las tendencias históricas.

Una pérdida por deterioro respecto de un activo financiero valuado a su costo amortizado, se calcula como la diferencia entre el valor en libros y el valor presente de los flujos de efectivo futuros estimados, descontados a la tasa de interés efectiva original del activo.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

Las pérdidas se reconocen en resultados y se presentan como una reserva de cuentas por cobrar. Los intereses sobre el activo deteriorado se continúan reconociendo a través del efecto del descuento por el paso del tiempo. Cuando algún evento posterior ocasiona que se reduzca el monto de la pérdida por deterioro, el efecto de la reducción en la pérdida por deterioro se reconoce en resultados.

Una pérdida por deterioro en relación a una inversión en una asociada se mide comparando la cantidad recuperable de la inversión con su valor en libros. Una pérdida por deterioro es reconocida en el resultado del ejercicio y se revierte si se ha producido un cambio favorable en las estimaciones utilizadas para determinar el importe recuperable.

### *ii. Activos no financieros-*

El valor en libros de los activos no financieros del Grupo, distintos a inventarios y activos por impuestos diferidos se revisan en cada fecha de reporte para determinar si existe algún indicio de posible deterioro. Si se identifican indicios de deterioro, entonces se estima el valor de recuperación del activo. En el caso de activos intangibles que tengan vidas indefinidas, como lo es la propiedad intelectual, o que todavía no estén disponibles para su uso, el valor de recuperación se estima cada año en las mismas fechas.

El valor de recuperación de un activo o unidad generadora de efectivo es el que resulte mayor entre su valor en uso y su valor razonable menos costos de venta. Al evaluar el valor en uso, los flujos de efectivo futuros estimados se descuentan a su valor presente utilizando una tasa de descuento antes de impuestos que refleje las evaluaciones de mercado actual del valor del dinero atribuible al factor tiempo y los riesgos específicos al activo. Para efectos de las pruebas de deterioro, los activos que no se pueden probar individualmente se integran en grupos más pequeños de activos que generan entradas de efectivo por uso continuo y que son en su mayoría independientes de las entradas de efectivo de otros activos o grupos de activos (la “unidad generadora de efectivo”).

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

Los activos corporativos del Grupo no generan entradas de efectivo por separado. Si hay alguna indicación de que un activo corporativo pudiera estar deteriorado, entonces se determina el valor de recuperación de la unidad generadora de efectivo a la cual pertenece el activo corporativo.

Se reconoce una pérdida por deterioro si el valor en libros de un activo o su unidad generadora de efectivo es superior a su valor de recuperación. Las pérdidas por deterioro se reconocen en resultados. Las pérdidas por deterioro registradas con relación a las unidades generadoras de efectivo, se distribuyen primero para reducir el valor en libros de los activos en la unidad (grupo de unidades) sobre la base de prorrateo.

Las pérdidas por deterioro reconocidas en períodos anteriores se evalúan a la fecha de reporte para identificar indicios de que la pérdida se haya reducido o que ya no exista.

Una pérdida por deterioro se revierte si ha habido un cambio en las estimaciones utilizadas para determinar el importe recuperable. Una pérdida por deterioro sólo se revierte en la medida que el valor en libros del activo no supere el valor en libros que hubiera determinado, neto de depreciación o amortización, si ninguna pérdida por deterioro se hubiera reconocido anteriormente.

El crédito mercantil que forma parte del valor en libros de una inversión que se reconoce por el método de participación, no se reconoce por separado y, por lo tanto, no se prueba por separado para deterioro. En lugar de ello, el monto total de la inversión reconocida por el método de participación se prueba en cuanto a posible deterioro como un solo activo cuando existe evidencia objetiva de que dicha inversión reconocida por el método de participación pudiera estar deteriorada.

### **(j) Provisiones-**

Se reconoce una provisión si, como consecuencia de un evento pasado, el Grupo tiene una obligación legal o asumida presente que se pueda estimar de manera confiable, y es probable que requiera una salida de beneficios económicos para liquidar esa obligación. Las provisiones se determinan conforme a los flujos futuros de efectivo descontados a una tasa antes de impuestos que refleja las evaluaciones de mercado actual del valor del dinero atribuible al factor tiempo y los riesgos específicos del pasivo. El efecto del descuento por el paso del tiempo se reconoce como costo financiero.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### ***Provisión para devolución de aviones-***

En relación a los arrendamientos operativos donde el Grupo está obligado a devolver una aeronave en ciertas condiciones, se registra una provisión durante el término del arrendamiento. Esta provisión se hace en relación al valor presente de los costos futuros esperados para cumplir las condiciones de devolución tomando en consideración el plan de flota actual y la programación de mantenimientos a largo plazo. El valor presente de las condiciones de devolución se determina a la fecha de inicio del arrendamiento y está sujeto a revisiones anuales.

### **(k) Beneficios a los empleados-**

#### ***i. Planes de beneficios definidos-***

La Compañía tiene planes de pensiones de beneficio definido para algunos de sus empleados. En adición, la prima de antigüedad se proporciona a todos los empleados bajo la Ley Federal del Trabajo. La Ley establece que las primas de antigüedad son pagaderas, basada en el salario y años de servicio para los empleados que renuncien después de por lo menos quince años de servicio o sean despedidos.

Las obligaciones netas del Grupo respecto a los planes de pensiones de beneficios definidos se calculan por separado para cada plan, estimando el monto del beneficio futuro devengado por los empleados a cambio de sus servicios en los períodos en curso y pasados; ese beneficio se descuenta para determinar su valor presente y el valor razonable de los activos del plan se deducen. La tasa de descuento es el rendimiento a la fecha de reporte de los bonos gubernamentales que tienen fechas de vencimiento aproximadas a los vencimientos de las obligaciones del Grupo y que están denominados en la misma moneda en la cual se espera que se paguen los beneficios. El cálculo se realiza anualmente por un actuario calificado utilizando el método de crédito unitario proyectado de acuerdo con la NIC 19 (ver Nota 21). Cuando el cálculo resulta en un beneficio para el Grupo, el activo que se reconoce se limita al valor presente de los beneficios económicos disponibles, en la forma de reembolsos futuros del plan o reducciones en futuras contribuciones al plan. Para calcular el valor presente de los beneficios económicos, se toman en consideración los requerimientos mínimos de fondeo que se apliquen a cualquier plan del Grupo.



## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

Remediciones del pasivo neto por beneficios definidos, que comprenden las pérdidas y ganancias actuariales, el rendimiento de los activos del plan (excluidos los intereses) y el efecto del techo financiero (si lo hay, excluyendo los intereses), se reconocen inmediatamente en los otros resultados integrales. El Grupo determina el gasto (ingreso) neto por intereses, sobre la obligación por beneficios definidos (activo) del período, aplicando la tasa de descuento utilizada para medir la obligación por beneficios definidos al inicio del período anual sobre la obligación por beneficios definidos neta (activo), como resultado de las contribuciones y los pagos realizados en los planes. Los gastos netos por intereses y otros gastos relacionados con los planes de beneficios definidos se reconocen en el resultado del año.

Cuando se modifican los beneficios o se reduce un plan, se reconoce inmediatamente el cambio que se produzca en los resultados del año. El Grupo reconoce las pérdidas y ganancias relativas a la compensación de un plan de beneficios definidos cuando ésta se produce.

### *ii. Beneficios por terminación-*

Los beneficios por terminación se reconocen como un gasto cuando el Grupo está comprometido de manera demostrable, sin posibilidad real de dar marcha atrás, con un plan formal detallado ya sea para terminar la relación laboral antes de la fecha de retiro normal, o bien, para proporcionar beneficios por terminación como resultado de una oferta que se realice para estimular el retiro voluntario. Los beneficios por terminación para los casos de retiro voluntario se reconocen como un gasto sólo si el Grupo ha realizado una oferta de retiro voluntario, es probable que la oferta sea aceptada, y el número de aceptaciones se puede estimar de manera confiable. Si los beneficios son pagaderos a más de 12 meses después del período de reporte, entonces se descuentan a su valor presente.

### *iii. Beneficios a corto plazo-*

Las obligaciones por beneficios los empleados a corto plazo se valúan sobre una base sin descuento y se cargan a resultados conforme se prestan los servicios respectivos.

Se reconoce un pasivo por el monto que se espera pagar bajo los planes de bonos en efectivo a corto plazo o reparto de utilidades, si el Grupo tiene una obligación legal o asumida de pagar dichos montos como resultado de servicios anteriores prestados por el empleado, y la obligación se puede estimar de manera confiable.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### ***iv. Pagos basados en acciones-***

El Grupo ha concedido ciertos beneficios liquidables mediante pagos basados en acciones a cierto personal ejecutivo clave de la Administración, sujetos a ciertos servicios y condiciones de desempeño. El costo de pagos otorgados se reconoce como un gasto de los empleados, con el correspondiente incremento en el patrimonio neto, en el período de adquisición de derechos. El importe reconocido como gasto se ajusta para reflejar únicamente el número de primas para los que se prevé que se cumplan las condiciones de los servicios relacionados, de tal manera que la cantidad finalmente reconocida como un gasto se basa en el número de primas que cumplan con las condiciones de los servicios relacionados a la fecha de adquisición de derechos.

### **(I) Reconocimiento de ingresos-**

#### ***i. Transportación vendida no utilizada y reconocimiento de ingresos por vuelo de pasajeros y servicios complementarios-***

Las ventas de pasajes son inicialmente reconocidas en pasivo como transportación vendida no utilizada, y se reconocen como ingreso por pasajeros, netas de cargos aeroportuarios, cuando se presta el servicio. La cuenta de pasivo es también disminuida por los servicios prestados por otras aerolíneas, previamente vendidos a través de Aerovías de México, S. A. de C. V. (“Aeroméxico”) y por los boletos reembolsados.

Los ingresos por pasajeros agrupan tanto aquellos que incluyen la tarifa aérea, así como los servicios complementarios que no representan una obligación de desempeño por separado a los asociados a la prestación de servicios de transportación aérea como pueden ser el exceso de equipaje y otros cargos a pasajeros, la caducidad de boletos no utilizados y el efecto por la disminución de los pagos por compensación a pasajeros y el costo por la acumulación de puntos del programa de viajero frecuente “Club Premier” de Aeroméxico.

La Compañía valúa la transportación vendida no utilizada, convirtiendo a la moneda funcional la venta de pasajes de los diferentes tipos de cambio vigentes a la fecha de estas operaciones.

Los boletos no utilizados (caducidad o “*breakage*”) se reconocen como un ingreso complementario de pasajeros, utilizando la fecha programada de los vuelos, revisando posteriormente los términos y condiciones de dichos boletos.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### ii. ***Ingresos por carga-***

El ingreso por transportación de carga se reconoce cuando el servicio ha sido prestado.

### iii. ***Otros ingresos-***

Los otros ingresos incluyen principalmente diversos servicios como capacitación y asistencia en tierra, vuelos de fletamento (“Charter”) y otros, los cuales se reconocen en el estado de resultados integrales en el período de prestación de los servicios.

## **(m) Ingresos y costos financieros-**

Los ingresos financieros incluyen ingresos por intereses sobre fondos invertidos, cambios en el valor razonable de activos financieros y utilidades cambiarias netas, que son reconocidas directamente en resultados. Los ingresos por intereses se reconocen en resultados conforme se devengan, utilizando el método de interés efectivo. Los ingresos por dividendos se reconocen en resultados en la fecha en que está establecido el derecho del Grupo a recibir el pago, que en el caso de títulos que cotizan en bolsa, es la fecha ex-dividendo.

Los costos financieros comprenden gastos por intereses sobre préstamos, efecto del descuento por el paso del tiempo sobre provisiones o dividendos, cambios en el valor razonable de activos financieros, pérdidas cambiarias netas, comisiones por tarjetas de crédito; pérdidas por deterioro sobre activos financieros y pérdidas sobre instrumentos financieros son reconocidas directamente en resultados. Los costos de préstamos que no sean directamente atribuibles a la adquisición, construcción o producción de un activo calificable, se reconocen en resultados utilizando el método de interés efectivo.

## **(n) Impuesto sobre la renta (ISR)-**

El gasto por impuestos a la utilidad incluye el impuesto causado y el impuesto diferido. El impuesto causado y el impuesto diferido se reconocen en resultados excepto que correspondan a una combinación de negocios, o partidas reconocidas directamente en el capital contable o en la cuenta de otros resultados integrales.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

El gasto por impuestos causados es el impuesto que se espera pagar o recibir. El ISR a cargo por el ejercicio se determina de acuerdo con los requerimientos legales y fiscales para las compañías en México, aplicando las tasas de impuestos promulgadas o sustancialmente promulgadas a la fecha del reporte, y cualquier ajuste al impuesto a cargo respecto a años anteriores.

El ISR diferido se registra de acuerdo con el método de activos y pasivos, el cual compara los valores contables y fiscales de los activos y pasivos de la Compañía y se reconocen impuestos diferidos (activos o pasivos) respecto a las diferencias temporales entre dichos valores. No se reconocen impuestos por las siguientes diferencias temporales: el reconocimiento inicial de activos y pasivos en una transacción que no sea una adquisición de negocios y que no afecte al resultado contable ni fiscal, y diferencias relativas a inversiones en subsidiarias y negocios conjuntos en la medida en que es probable que no se revertirán en un futuro previsible. Adicionalmente, no se reconocen impuestos diferidos por diferencias temporales gravables derivadas del reconocimiento inicial del crédito mercantil. Los impuestos diferidos se calculan utilizando las tasas que se espera se aplicarán a las diferencias temporales cuando se reviertan, con base en las leyes promulgadas o que se han sustancialmente promulgado a la fecha del reporte. Los activos y pasivos por impuestos diferidos se compensan si existe un derecho legalmente exigible para compensar los activos y pasivos fiscales causados, y corresponden a impuesto sobre la renta gravado por la misma autoridad fiscal y a la misma entidad fiscal, o sobre diferentes entidades fiscales, pero pretenden liquidar los activos y pasivos fiscales causados sobre una base neta o sus activos y pasivos fiscales se materializan simultáneamente.

Se reconoce un activo diferido por pérdidas fiscales por amortizar, créditos fiscales y diferencias temporales deducibles, en la medida en que sea probable que en el futuro se disponga de utilidades gravables contra las cuales se puedan aplicar. Los activos diferidos se revisan a la fecha de reporte y se reducen en la medida en que la realización del correspondiente beneficio fiscal ya no sea probable.

#### **(o) Participación de los trabajadores en la utilidad (PTU)-**

La PTU causada en el año se determina de conformidad con las disposiciones fiscales vigentes. Conforme la legislación fiscal vigente, las empresas están obligadas a compartir el 10% de sus utilidades gravables a sus empleados y se registra como un gasto de operación.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### **(p) Utilidad por acción-**

El Grupo presenta información sobre la utilidad por acción (“UPA”) básica y diluida correspondiente a sus acciones ordinarias. La UPA básica se calcula dividiendo la utilidad o pérdida atribuible a los accionistas poseedores de acciones ordinarias de la Compañía entre el número promedio ponderado de acciones ordinarias en circulación durante el período, ajustado por las acciones propias que se poseen. La UPA diluida se determina ajustando la utilidad o pérdida atribuible a los accionistas poseedores de acciones ordinarias y el número promedio ponderado de acciones ordinarias en circulación ajustada por las acciones propias que se poseen, por los efectos del potencial de dilución de todas las acciones ordinarias.

### **(q) Concentración del negocio-**

Los servicios se comercializan con un gran número de clientes, sin que exista concentración importante en algún cliente específico.

El principal proveedor de combustible utilizado por las aeronaves en territorio nacional es Aeropuertos y Servicios Auxiliares (“ASA”), organismo descentralizado del Gobierno Federal.

### **(r) Información de segmentos-**

La Compañía reporta información por segmentos de conformidad con lo establecido por la NIIF 8 “Información por segmentos”. Un segmento operativo es un componente del Grupo que desarrolla actividades de negocio de las que puede obtener ingresos de las actividades ordinarias e incurrir en gastos incluidos los ingresos de las actividades ordinarias y los gastos por transacciones con otros componentes de la misma entidad. Los resultados operativos de los segmentos son revisados y analizados regularmente por la Dirección General del Grupo para la toma de decisiones acerca de los recursos que deben asignarse al segmento y evaluar su rendimiento, y para el cual la información financiera segmentada está disponible.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

La Compañía determinó que cuenta con un segmento operativo: transportación aérea. La Compañía secciona este segmento en las siguientes áreas geográficas conforme a sus destinos: (1) México, (2) Norte, Centro y Sudamérica, (3) Europa y Asia. La Empresa asigna los ingresos por área geográfica según el destino de vuelo del pasajero.

### **(4) Cambios en las políticas contables significativas y pronunciamientos normativos emitidos recientemente aún no adoptados-**

#### **Cambios en las políticas contables significativas -**

El Grupo ha aplicado la Norma NIIF 9 *Instrumentos financieros* (ver A) y la Norma NIIF 15 *Ingresos por actividades ordinarias procedentes de contratos con clientes* (ver B) a partir de 1o. de enero 2018.

Debido a los métodos de transición escogidos por el Grupo al aplicar estas normas, cierta información comparativa incluida en los estados financieros consolidados al 31 de diciembre 2017 ha sido reformulada para reflejar los requerimientos de las nuevas normas, en específico por la NIIF 15, mientras que la adecuación de la NIIF 9 se realizó de manera prospectiva.

#### **A. NIIF 9 – Instrumentos financieros**

La NIIF 9 establece los requerimientos para el reconocimiento y la medición de los activos financieros, los pasivos financieros y algunos contratos de compra o venta de partidas no financieras. Esta norma reemplaza la NIC 39 *Instrumentos Financieros: Reconocimiento y Medición*.

Como resultado de la adopción de la Norma NIIF 9 el Grupo ha adoptado modificaciones consecuentes a la Norma NIC 1 Presentación de Estados Financieros que requieren que el deterioro del valor de los activos financieros se presente en una partida separada en el estado de resultados del período y otros resultados integrales. Las pérdidas por deterioro de otros activos financieros se presentan bajo los “costos financieros”, de manera similar a la presentación bajo la Norma NIC 39, y no se presentan por separado en el estado del resultado del período y otro resultado integral debido a consideraciones relacionadas con la importancia relativa.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

Adicionalmente, el Grupo ha adoptado modificaciones consecuentes a la Norma NIIF 7 Instrumentos Financieros información a Revelar que se aplican a las revelaciones sobre 2018 pero por lo general no se han aplicado a la información comparativa.

La NIIF 9 incluye tres categorías de clasificación principales para los activos financieros: medidos al costo amortizado, al valor razonable con cambios en otro resultado integral (“VRCORI”), y al valor razonable con cambios en resultados (“VRCR”). La clasificación de los activos financieros bajo la NIIF 9 se realiza tomando en cuenta el modelo de negocio definido por el Grupo con base en la gestión que se brinda a los activos financieros, así como que se cumplan las características de SPPI en sus flujos contractuales. La NIIF 9 elimina las categorías previas de la NIC 39 como mantenidos hasta el vencimiento, préstamos y partidas por cobrar, disponibles para la venta y de negociación. Bajo la NIIF 9, los derivados incorporados en contratos en los que el principal es un activo financiero dentro del alcance de la Norma nunca se separan. En cambio, se evalúa la clasificación del instrumento financiero híbrido tomado como un todo. La adopción de la NIIF 9 no ha tenido un efecto significativo sobre las políticas contables del Grupo relacionadas con los pasivos financieros y los instrumentos financieros derivados (para los derivados que se usan como instrumentos de cobertura, ver inciso 3. siguiente). Para obtener una explicación de la manera en que el Grupo clasifica y mide los instrumentos financieros y contabiliza las ganancias y pérdidas relacionadas bajo la NIIF 9, ver Nota 3(c).

### **1. Clasificación y medición de activos y pasivos financieros-**

La tabla y las notas adjuntas a continuación explican las categorías de medición originales bajo la NIC 39 y las nuevas categorías de medición bajo la NIIF 9 para cada clase de los activos financieros y pasivos financieros del Grupo al 1o. de enero de 2018.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

El efecto de la adopción de la NIIF 9 sobre el importe en libros de los activos financieros al 1o. de enero de 2018 se relaciona únicamente con los nuevos requerimientos de deterioro.

Activo	Clasificación original NIC 39	Nueva clasificación NIIF 9	NIC 39	NIIF 9
Efectivo y equivalentes de efectivo	Mantenidos para negociación	VRCR	9,344,167	9,344,167
Efectivo restringido	Partidas por cobrar	Costo amortizado	1,315,349	1,315,349
Activos financieros	Mantenidos para negociación	VRCR	1,214,423	1,214,423
Instrumentos financieros derivados	Mantenidos para negociación	VRCR	672,524	672,524
Cuentas por cobrar	Partidas por cobrar	Costo amortizado	5,841,154	5,841,154
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	Partidas por cobrar	Costo amortizado	220,661	220,661

Pasivo	Clasificación original NIC 39	Nueva clasificación NIIF 9	NIC 39	NIIF 9
Deuda financiera	Otros pasivos financieros	Otros pasivos financieros	34,365,707	34,365,707
Cuentas por pagar	Otros pasivos financieros	Otros pasivos financieros	14,259,302	14,259,302
Cuentas por pagar a partes relacionadas	Otros pasivos financieros	Otros pasivos financieros	1,760,286	1,760,286



## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### **2. Deterioro del valor de los activos financieros-**

La NIIF 9 reemplaza el modelo de ‘pérdida incurrida’ de la NIC 39 por un modelo de ‘pérdida crediticia esperada’. El nuevo modelo de deterioro aplica a los activos financieros medidos al costo amortizado y las inversiones de deuda al VRCORI, pero no a las inversiones en instrumentos de capital. Bajo la NIIF 9, las pérdidas crediticias se reconocen antes que bajo la Norma NIC 39 (ver Nota 3(c)).

Para los activos dentro del alcance del modelo de deterioro de la Norma NIIF 9 el Grupo ha determinado que la aplicación de los requerimientos de deterioro de la Norma NIIF 9 al 1 de enero de 2018 resulta no significativa.

### **3. Contabilidad de coberturas-**

El Grupo ha escogido adoptar el nuevo modelo de contabilidad de coberturas de la NIIF 9. Este requiere que el Grupo asegure que las relaciones de contabilidad de coberturas estén alineadas con sus objetivos y estrategia de gestión de riesgos y que aplique un enfoque más cualitativo y orientado al futuro para evaluar la eficacia de cobertura.

El Grupo utiliza para gestionar los riesgos derivados de las fluctuaciones en los precios del combustible o Turbosina, selectivamente instrumentos financieros derivados tales como opciones asiáticas sobre el precio del *Jet Fuel 54*. Estos instrumentos financieros derivados, son formalmente asignados a una relación de cobertura contable, por lo tanto, durante la vigencia de las opciones, éstas se valúan a su valor razonable y los efectos de cobertura se acumulan en una reserva como un componente separado del capital contable.

Adicionalmente, en relación con su exposición de tasas de interés a largo plazo proveniente de deuda financiera contratada a tasas variables, el Grupo tiene establecidas algunas estrategias que buscan mitigar los riesgos adversos sobre sus flujos de efectivo que podrían presentarse ante fluctuaciones importantes en los niveles de las tasas de interés de referencia, por lo que el Grupo ha contratado al respecto *swaps* de tasa de interés que le han permitido cambiar su perfil de tasa variable para algunos financiamientos a largo plazo por una tasa fija. Durante la vigencia de los *swaps*, éstos se valúan a su valor razonable y en caso de no cumplir con los requisitos de asignación de cobertura contable, los efectos se registran inmediatamente en los resultados del ejercicio al ser clasificadas como instrumentos con fines de negociación.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

Bajo la NIC 39, el cambio en el valor razonable del elemento a término del contrato a término ('puntos a término') se reconocía de inmediato en resultados. Sin embargo, en caso de cumplir con condiciones de contabilidad de coberturas, bajo la NIIF 9 los puntos a término se contabilizan por separado como un costo de la cobertura; se reconocen en ORI y se acumulan en un costo de la reserva de cobertura como un componente separado dentro del capital contable.

Para obtener una explicación de la manera en que el Grupo aplica la contabilidad de coberturas bajo la NIIF 9, ver Nota 3(c).

La aplicación del enfoque del costo de cobertura y del cambio en la política a fin de incluir las ganancias o pérdidas por coberturas de flujos de efectivo en el costo de combustible y/o costos financieros, tuvo los siguientes efectos en los importes presentados para el año terminado el 31 de diciembre de 2018:

<b>Activo -</b>		
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$	860,203
Instrumentos financieros derivados		(634,850)
Impuestos a la utilidad diferidos		<u>184,228</u>
<b>Total activo</b>	\$	<u>409,581</u>
<b>Pasivo -</b>		
Instrumentos financieros derivados	\$	<u>437,703</u>
<b>Total pasivo</b>	\$	<u>437,703</u>
<b>Capital contable -</b>		
Reservas de cobertura de instrumentos financieros derivados	\$	(429,866)
Utilidades retenidas		<u>(325,345)</u>
<b>Total capital contable</b>	\$	<u>(755,211)</u>
<b>Resultado consolidado del año -</b>		
Costo de combustible	\$	(860,203)
Costos financieros		<u>133,114</u>
<b>Total resultado consolidado del año</b>	\$	<u>(727,089)</u>

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### **Transición-**

Los cambios en las políticas contables que resultan de la adopción de la NIIF 9 se han aplicado de manera prospectiva.

- Las diferencias en los importes en libros de los activos y pasivos financieros que resultan de la adopción de la NIIF 9 se reconocen en las utilidades acumuladas y reservas dentro de capital contable en el 2018. Por esto, la información presentada para 2017 no refleja los requerimientos de la NIIF 9 sino que más bien los de la NIC 39.
- Se han realizado las siguientes evaluaciones sobre la base de los hechos y circunstancias que existían a la fecha de aplicación inicial:
  - La determinación del modelo de negocio en el que se mantiene un activo financiero.
  - Las pruebas de SPPI para activos financieros, a fin de concluir si el clausulado de los contratos que amparan los activos financieros, no violentan lo establecido por la NIIF 9.
  - La designación y revocación de las designaciones previas de ciertos activos y pasivos financieros medidos a VRCCR.
  - La designación de ciertos instrumentos financieros derivados no mantenidos para negociación como a valor razonable con cambios en ORI.
- Si una inversión en un instrumento de deuda tenía un riesgo de crédito bajo a la fecha de aplicación inicial de la NIIF 9, el Grupo ha asumido que el riesgo de crédito del activo no había aumentado significativamente desde su reconocimiento inicial.
- Los cambios en las políticas sobre contabilidad de coberturas han sido aplicados prospectivamente, sin embargo, al 1o. de enero de 2018 el Grupo no contaba con relaciones de cobertura designadas formalmente, considerándose todos sus IFD como de negociación.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### **B. NIIF 15 - Ingresos de Actividades Ordinarias Procedentes de Contratos con Clientes.**

La NIIF 15 establece un marco conceptual para determinar si deben reconocerse ingresos de actividades ordinarias, cuándo se reconocen y en qué monto. Esta nueva norma reemplazó las guías de reconocimiento de ingresos existentes, incluyendo la NIC 18 *Ingresos de Actividades Ordinarias*, la NIC 11 *Contratos de Construcción* y la IFRIC 13 *Programas de Lealtad con Clientes*. Bajo la NIIF 15 los ingresos se reconocen cuando el cliente obtenga el control de los bienes o servicios. La determinación de la oportunidad de la transferencia del control, en un momento determinado o a lo largo del tiempo, requiere juicio.

El Grupo adoptó la NIIF 15 a partir del período anual que comenzó el 1o. de enero de 2018, y para su adopción eligió emplear el método retrospectivo total, por lo que reestableció su información financiera consolidada comparativa al 31 de diciembre de 2017 y 1o. de enero 2017, ajustando los montos que surgieron como consecuencia de las diferencias contables entre la norma contable actual NIIF 15 y la norma anterior NIC 18.

Los principales efectos en los estados financieros consolidados del Grupo, por la adopción de la NIIF 15, son como se describen a continuación:

#### **i. Transportación vendida no utilizada (“TNU”) y reconocimiento de ingresos por vuelo de pasajeros y servicios complementarios-**

A partir de la adopción de la NIIF 15, los ingresos por pasajeros agrupan tanto aquellos que incluyen la tarifa aérea, como los servicios complementarios que no representan una obligación de desempeño por separado a la prestación de servicios de transportación aérea como pueden ser el exceso de equipaje y otros cargos a pasajeros, la caducidad de boletos no utilizados, el efecto por la disminución de los pagos por compensación a pasajeros y el costo por la acumulación de puntos del programa de viajero frecuente “Club Premier” de Aeroméxico.

Las ventas de pasajes son inicialmente reconocidas en pasivo como transportación vendida no utilizada, y se reconocen como ingreso por pasajeros, netas de cargos aeroportuarios, cuando se presta el servicio. La cuenta de pasivo es también disminuida por los servicios prestados por otras aerolíneas, previamente vendidos a través de Aeroméxico y por los boletos reembolsados. Esta política no tuvo ningún cambio por la adopción de la NIIF 15.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

Anteriormente, los ingresos por servicios complementarios como lo son exceso de equipaje y cargos diversos a pasajeros, se presentaban como un rubro separado bajo el concepto de otros ingresos de operación. Dentro de estos otros ingresos, se presentaba también el ingreso por la caducidad de boletos no utilizados, la cual era calculada en función de la fecha de expiración de éstos, y a partir de la adopción de la NIIF 15, el ingreso por caducidad se reconoce con base en la fecha programada de los vuelos y no con base en la fecha de vencimiento, lo que originó que a la fecha de transición (1o. de enero de 2017), el Grupo reconociera una disminución de la TNU contra resultados acumulados, neto del efecto de impuestos diferidos.

De esta forma, estos ingresos asociados a pasajeros generaron un incremento derivado de diversas reclasificaciones del renglón de otros ingresos, al rubro de ingresos complementarios pasajeros.

Por el contrario, los ingresos complementarios por pasajeros reflejan una disminución derivada de la reclasificación de los pagos por compensación a pasajeros, anteriormente reconocidos como un gasto operativo, y por la reclasificación del costo por la acumulación de puntos del programa de viajero frecuente “Club Premier” de Aeroméxico, que anteriormente se presentaba neto de otros ingresos.

#### **ii. Ingreso por carga-**

El ingreso por transportación de carga se reconoce cuando el servicio ha sido prestado, y este rubro no tuvo modificación derivada de la adopción de la NIIF 15.

#### **iii. Otros ingresos-**

Los otros ingresos incluyen principalmente diversos servicios como capacitación y asistencia en tierra, vuelos de fletamento (“Charter”) y otros, los cuales se reconocen en el estado de resultados integrales en el período de prestación de los servicios.

Como resultado de la adopción de la NIIF 15, el Grupo dejó de reconocer el ingreso por la caducidad de boletos no utilizados y los ingresos por servicios complementarios como por ejemplo exceso de equipaje y otros cargos a pasajeros, como parte de otros ingresos, y en su lugar los reconoce como parte de los ingresos por pasajeros, dado que no representan una obligación de desempeño por separado. Este cambio generó una reclasificación por la que se disminuyó el rubro de otros ingresos, y se incrementó de la misma manera los ingresos complementarios pasajeros.

También como resultado de la adopción de la NIIF 15, el Grupo dejó de reconocer los descuentos que ofrece a algunos clientes corporativos y agencias de viaje, por la adquisición anticipada de boletos, como una disminución del ingreso, dentro de otros ingresos, reclasificando estos descuentos como un costo financiero.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

Con la entrada de la NIIF 15, el Grupo analiza y difiere los ingresos por bonos (“*singning bonus*”) asociados a diferentes acuerdos comerciales como otros ingresos, durante la vigencia de los contratos correspondientes. Anteriormente estos bonos se reconocían como otros ingresos a la fecha de firma de estos acuerdos.

El 9 de abril de 2018, el Grupo emitió sus estados financieros consolidados al 31 de diciembre de 2017 y 2016 y por los años terminados en esas fechas. Debido a la aplicación retrospectiva de los cambios en políticas contables aquí descritos por la adopción de la NIIF 15, la información comparativa al 31 de diciembre de 2017 y por el año terminado en esa fecha fue reformulada, como se muestra en las tablas siguientes.

### **Estado de situación financiera consolidado** **31 de diciembre de 2016 /** **1o. de enero de 2017**

	<u>Nota</u>	<u>Previamente reportado</u>	<u>Efecto de adopción NIIF 15</u>	<u>Reformulado</u>
Total del activo circulante		\$ 18,179,851	-	18,179,851
Impuestos a la utilidad diferidos	a)	99,437	(99,437)	-
Otros activos no circulantes		<u>52,557,572</u>	-	<u>52,557,572</u>
 Total de activos		 \$ <u>70,836,860</u>	 <u>(99,437)</u>	 <u>70,737,423</u>
Transportación vendida no utilizada	a)	\$ 6,969,326	(2,232,196)	4,737,130
Otros pasivos circulantes		22,272,974	-	22,272,974
Impuestos a la utilidad diferidos	a)		570,222	570,222
Otros pasivos no circulantes		<u>27,277,828</u>	-	<u>27,277,828</u>
 Total de pasivos		 <u>56,520,128</u>	 <u>(1,661,974)</u>	 <u>54,858,154</u>
Capital contable -				
Capital social		3,478,917	-	3,478,917
Aportaciones para futuros aumentos		43,443	-	43,443
Utilidades retenidas	a)	6,023,360	1,562,537	7,585,897
Reservas		4,767,623	-	4,767,623
Participación no controladora		<u>3,389</u>	-	<u>3,389</u>
 Total del capital contable	a)	 <u>14,316,732</u>	 <u>1,562,537</u>	 <u>15,879,269</u>
 Total de pasivo y capital contable		 \$ <u>70,836,860</u>	 <u>(99,437)</u>	 <u>70,737,423</u>

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### **Estado de situación financiera consolidado** **31 de diciembre de 2017**

	<u>Nota</u>	<u>Previamente reportado</u>	<u>Efecto de adopción NIIF 15</u>	<u>Reformulado</u>
Total del activo circulante		\$ 20,166,126	-	20,166,126
Impuestos a la utilidad diferidos	a)	297,172	(297,172)	-
Otros activos no circulantes		<u>56,434,005</u>	<u>-</u>	<u>56,434,005</u>
 Total de activos		 \$ <u>76,897,303</u>	 <u>(297,172)</u>	 <u>76,600,131</u>
 Transportación vendida no utilizada	a)	 \$ 8,431,674	 (2,232,196)	 6,199,478
Cuentas por pagar	e)	14,237,900	21,402	14,259,302
Otros pasivos circulantes		10,521,364	-	10,521,364
Ingresos diferidos	e)	-	65,902	65,902
Impuestos a la utilidad diferidos	a)	-	372,487	372,487
Otros pasivos no circulantes		<u>30,713,900</u>	<u>-</u>	<u>30,713,900</u>
 Total de pasivos		 <u>63,904,838</u>	 <u>(1,772,405)</u>	 <u>62,132,433</u>
 Capital contable -				
Capital social		3,528,512	-	3,528,512
Utilidades retenidas	a) e)	5,719,880	1,475,233	7,195,113
Reservas		3,740,752	-	3,740,752
Participación no controladora		<u>3,321</u>	<u>-</u>	<u>3,321</u>
 Total del capital contable		 <u>12,992,465</u>	 <u>1,475,233</u>	 <u>14,467,698</u>
 Total de pasivo y capital contable		 \$ <u>76,897,303</u>	 <u>(297,172)</u>	 <u>76,600,131</u>

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

#### Estado consolidado de resultados y otros resultados integrales 31 de diciembre de 2017

	<u>Nota</u>	<u>Previamente reportado</u>	<u>Efecto de adopción NIIF 15</u>	<u>Reformulado</u>
Ingresos de operación:				
Pasajeros tarifa		\$ 52,113,334	-	52,113,334
Complementarios	b) c)	-	4,077,465	4,077,465
Total ingresos pasajeros		52,113,334	4,077,465	56,190,799
Carga		4,345,837	-	4,345,837
Otros	b) c) d) e)	5,022,026	(4,177,533)	844,493
<b>Total ingresos de operación</b>		<u>61,481,197</u>	<u>(100,068)</u>	<u>61,381,129</u>
Gastos de operación				
Mantenimiento	c)	4,527,846	(6,709)	4,521,137
Servicios de tráfico y escala	c)	8,261,747	(175,081)	8,086,666
Ventas y administración general	c) d)	4,534,483	67,972	4,602,455
Otros gastos de operación		41,047,046	-	41,047,046
<b>Total de gastos de operación</b>		<u>58,371,122</u>	<u>(113,818)</u>	<u>58,257,304</u>
Utilidad de operación		3,110,075	13,750	3,123,825
Total de costos financieros	d)	(3,159,913)	(101,054)	(3,260,967)
Pérdida antes de impuestos a la utilidad		(49,838)	(87,304)	(137,142)
Impuestos a la utilidad		(67,993)	-	(67,993)
Utilidad (pérdida) neta del año		18,155	(87,304)	(69,149)
Otros resultados integrales, neto		(898,847)	-	(898,847)
<b>Total pérdida integral del año</b>		<u>\$ (880,692)</u>	<u>(87,304)</u>	<u>(967,996)</u>
Utilidad (pérdida) neta del año atribuible a:				
Participación controladora		\$ 18,232	(87,304)	(69,072)
Participación no controladora		(77)	-	(77)
<b>Utilidad (pérdida) neta del año</b>		<u>\$ 18,155</u>	<u>(87,304)</u>	<u>(69,149)</u>
Total resultado integral del año atribuible a:				
Participación controladora		\$ (880,624)	(87,304)	(967,928)
Participación no controladora		(68)	-	(68)
<b>Total pérdida integral del año</b>		<u>\$ (880,692)</u>	<u>(87,304)</u>	<u>(967,996)</u>



## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

#### Estado consolidado de resultados y otros resultados integrales 31 de diciembre de 2017

	<u>Nota</u>	<u>Previamente reportado</u>	<u>Efecto de adopción NIIF 15</u>	<u>Reformulado</u>
Utilidad (pérdida) por acción (pesos)		<u>0.0258</u>	<u>(0.1237)</u>	<u>(0.0979)</u>

#### Estado consolidado de flujos de efectivo 31 de diciembre de 2017

	<u>Nota</u>	<u>Previamente reportado</u>	<u>Efecto de adopción NIIF 15</u>	<u>Reformulado</u>
Flujo neto de efectivo generado por actividades de operación	e)	\$ 6,264,634	(65,902)	6,198,732
Flujo neto de efectivo utilizado en actividades de inversión	e)	(611,523)	65,902	(545,621)
Flujo neto de efectivo de actividades de financiamiento		(5,309,658)	-	(5,309,658)
Efecto por cambio en el valor del efectivo y equivalentes de efectivo		<u>29,881</u>	<u>-</u>	<u>29,881</u>
Incremento en efectivo y equivalentes de efectivo		\$ <u>373,334</u>	<u>-</u>	<u>373,334</u>

A continuación, se describen los ajustes y reclasificaciones registradas sobre la adopción de la NIIF 15.

- a) Reconocimiento de la caducidad de boletos, con base en la fecha programada de vuelos-

Anteriormente, los ingresos relativos a la caducidad de boletos no utilizados, era calculada en función a la fecha de expiración de éstos, y a partir de la adopción de la NIIF 15, el ingreso por caducidad se reconoce con base en la fecha programada de los vuelos y no con base en la fecha de vencimiento, lo que originó a la fecha de transición (1o. de enero de 2017), una disminución de la TNU contra resultados acumulados, neto del efecto de impuestos diferidos.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

Los cambios derivados de esta estimación son los siguientes:

	<b>1o. de enero de 2017</b>
Transportación vendida no utilizada	\$ (2,232,196)
Impuestos a la utilidad diferidos	<u>(669,659)</u>
Ajuste por la adopción de NIIF 15 en utilidades retenidas	\$ <u>1,562,537</u>

b) Reclasificación de otros ingresos a ingresos complementarios pasaje –

Anteriormente, los ingresos por servicios complementarios a pasajeros como lo son exceso de equipaje y cargos diversos a pasajeros, así como la caducidad de boletos no utilizados, se presentaban como un rubro separado bajo el concepto de otros ingresos de operación, siendo que los mismos no representan una obligación de desempeño por separado a los asociados a la prestación de servicios de transportación aérea.

De esta forma, estos ingresos asociados a pasajeros generaron un incremento derivado de diversas reclasificaciones del renglón de otros ingresos, al rubro de ingresos complementarios pasajeros como sigue:

	<b>31 diciembre de 2017</b>
Otros ingresos de operación	\$ (5,925,072)
Ingresos complementarios pasajeros	<u>5,925,072</u>

c) Reclasificación de efectos de costos asociados al servicio de transportación de pasajeros antes presentados dentro de otros ingresos de operación –

Anteriormente, el efecto por la disminución de los pagos por compensación a pasajeros se presentaba como parte de diversos costos operativos, y el costo por la acumulación de puntos del programa de viajero frecuente “Club Premier” de Aeroméxico se reflejaba neto de otros ingresos. Ambos conceptos a partir de la adopción de la NIIF 15, se reflejan netos en los ingresos complementarios por pasajeros.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

De esta forma, estas reclasificaciones del renglón de otros ingresos, a diversos rubros son como sigue:

	<b>31 diciembre de 2017</b>
Otros ingresos de operación	\$ 1,605,588
Ingresos complementarios pasajeros	(1,847,607)
Gastos de mantenimiento	(6,709)
Gastos de servicio de tráfico y escala	(175,081)
Gastos de venta y administración general	(60,229)
	=====

- d) Reclasificación de otros costos no asociados al servicio de transportación de pasajeros –

También como resultado de la adopción de la NIIF 15, el Grupo dejó de reconocer los descuentos que ofrece a algunos clientes corporativos y agencias de viaje, por la adquisición anticipada de boletos, como una disminución del ingreso, dentro de otros ingresos, reclasificando estos descuentos como un costo financiero u operativo según corresponda.

	<b>31 diciembre de 2017</b>
Otros ingresos de operación	\$ 229,255
Gastos de venta y administración general	128,201
Costos financieros	101,054
	=====

- e) Ajuste de otros ingresos no asociados al servicio de transportación de pasajeros –

Con la entrada de la NIIF 15, el Grupo analiza y difiere los ingresos por bonos (“*singning bonus*”) asociados a diferentes acuerdos comerciales como otros ingresos, durante la vigencia de los contratos correspondientes. Anteriormente estos bonos se reconocían como otros ingresos a la fecha de firma de estos acuerdos.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

Este cambio generó un ajuste en los resultados del año 2017 como sigue:

	<b>31 diciembre</b> <b><u>de 2017</u></b>
Otros ingresos de operación	\$ (87,304)
Ingresos diferidos circulantes	21,402
Ingresos diferidos no circulantes	65,902
	=====

### **Pronunciamientos normativos emitidos recientemente aún no adoptados-**

Una serie de nuevas normas son aplicables a los períodos anuales que comienzan después del 1o. de enero de 2019 y su aplicación anticipada está permitida; sin embargo, las siguientes normas nuevas o sus modificaciones no han sido aplicadas anticipadamente por el Grupo en la preparación de estos estados financieros consolidados.

De las normas aún no vigentes, se espera que la NIIF 16 tenga un impacto significativo sobre los estados financieros del Grupo en su período de aplicación inicial.

#### **NIIF 16 - Arrendamientos**

Se requiere que el Grupo adopte la NIIF 16 a partir del 1o. de enero de 2019. El Grupo ha evaluado el impacto estimado que la aplicación inicial de esta Norma tendrá sobre sus estados financieros consolidados, como se describe a continuación. Los impactos reales de la adopción de la Norma al 1o. de enero de 2019 pueden cambiar debido a que:

- el Grupo no ha finalizado la prueba y evaluación de los controles sobre sus nuevos sistemas de Tecnologías de Información; y
- las nuevas políticas contables están sujetas a cambio hasta que el Grupo presente sus primeros estados financieros que incluyen la fecha de aplicación inicial.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

La NIIF 16 introduce un modelo de arrendamiento contable único para los arrendatarios. El arrendatario reconoce un activo por derecho de uso que representa su derecho a usar el activo subyacente y un pasivo por arrendamiento que representa su obligación de hacer pagos por arrendamiento. Existen exenciones de reconocimiento para los arrendamientos de corto plazo y los arrendamientos de partidas de bajo valor. La contabilidad del arrendador permanece similar a la de la norma actual, es decir, los arrendadores continúan clasificando los arrendamientos como financieros u operativos.

La NIIF 16 reemplaza las guías sobre arrendamientos existentes incluyendo la NIC 17 *Arrendamientos*, la IFRIC 4 *Determinación de si un Acuerdo Contiene un Arrendamiento*, la SIC-15 *Arrendamientos Operativos – Incentivos* y la SIC 27 *Evaluación de la Esencia de las Transacciones que Adoptan la Forma Legal de un Arrendamiento*.

### **i. Arrendamientos en los que el Grupo es arrendatario-**

El Grupo reconocerá activos y pasivos nuevos por sus arrendamientos operativos de aviones y equipo de vuelo, así como de bienes inmuebles (ver Nota 15). La naturaleza de los gastos relacionados con esos arrendamientos ahora cambiará porque el Grupo reconocerá un cargo por depreciación por activos por derecho de uso y gasto por interés sobre pasivos por arrendamiento. Actualmente, el Grupo reconoce el gasto por arrendamiento operacional sobre una base lineal durante el plazo del arrendamiento, y reconoce activos y pasivos solo en la medida que exista una diferencia temporal entre los pagos por arrendamiento reales y el gasto reconocido. En cambio, el Grupo incluirá los pagos adeudados bajo el arrendamiento en su pasivo por arrendamiento. No se espera que exista un impacto significativo para los actuales arrendamientos financieros del Grupo. Con base en la información actualmente disponible, el Grupo estima que reconocerá pasivos por arrendamiento por un importe superior a los \$30,000 millones al 1o. de enero de 2019.

### **ii. Transición-**

El Grupo planea aplicar la NIIF 16 inicialmente el 1o. de enero de 2019, usando el enfoque retrospectivo modificado, sin reexpresar la información comparativa anterior a la adopción.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

El Grupo planea aplicar la solución práctica para adoptar la definición de arrendamiento en el momento de la transición. Esto significa que aplicará la NIIF 16 a todos los contratos suscritos antes del 1o. de enero de 2019 e identificados como arrendamientos en conformidad con las NIC 17 y la IFRIC 4.

No hay otras normas o interpretaciones emitidas, aún no efectivas, que la Administración del Grupo considere vayan a tener un impacto material en los resultados reportados o en el valor neto de los activos del Grupo.

### **(5) Determinación de valores razonables-**

Varias políticas y revelaciones contables del Grupo requieren la determinación del valor razonable de los activos y pasivos tanto financieros como no financieros. Los valores razonables para efectos de medición y de revelación se han determinado con base en los siguientes métodos. Cuando procede, se revela en las notas a los estados financieros mayor información sobre los supuestos realizados en la determinación de los valores razonables específicos de ese activo o pasivo.

#### **(a) Propiedad-**

El valor de mercado de una propiedad es el monto estimado por el cual una propiedad se podría intercambiar en la fecha de valuación entre un comprador y un vendedor que estén dispuestos a ello en una transacción con base en precios equiparables a los que se utilizarían con o entre partes independientes en operaciones comparables después de la debida labor de comercialización en la que cada una de las partes habría actuado voluntariamente y con conocimiento de causa.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### (b) Instrumentos financieros derivados-

El valor razonable de los instrumentos financieros derivados “*Over the Counter*” (“OTC”) se obtiene de las contrapartes financieras con quienes se opera, y se les hacen pruebas de razonabilidad descontando los flujos futuros de efectivo estimados con base en los términos y vencimiento de cada contrato y el uso de los insumos del mercado. Los valores razonables reflejan el riesgo de crédito del instrumento e incluyen ajustes para tener en cuenta nuestro propio riesgo de crédito cuando sea apropiado.

### (c) Pasivos financieros no derivados-

El valor razonable, que se determina para fines de revelación, se calcula con base en el valor presente de los flujos futuros de efectivo del principal e intereses, descontados a la tasa de interés de mercado en la fecha del reporte. En el caso de arrendamientos financieros, la tasa de interés de mercado se determina por referencia a contratos de arrendamiento similares.

### (d) Títulos de deuda-

El valor razonable de los títulos de deuda, que se determina para fines de revelación, es determinado por su valor de cotización con respecto a la fecha de cierre del balance más un ajuste para reflejar el precio de la oferta. Si no cotizan, el valor razonable se estima utilizando una técnica de flujo de efectivo descontado utilizando flujos de caja esperados y una tasa de descuento de mercado relacionado.

## (6) Entidades del Grupo-

### Subsidiarias significativas-

Las subsidiarias significativas se muestran a continuación:

<u>Subsidiaria</u>	<u>Actividad principal</u>	<u>País</u>	<u>Participación %</u>	
			<u>2018</u>	<u>2017</u>
<i>Entidades consolidadas:</i>				
I. Aerovías de Mexico, S. A. de C. V. y subsidiarias (“Aeroméxico”)	Servicio de transporte aéreo de pasajeros y carga	México	100	100

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

	<b><u>Subsidiaria</u></b>	<b><u>Actividad principal</u></b>	<b><u>País</u></b>	<b><u>Participación %</u></b>	
				<b><u>2018</u></b>	<b><u>2017</u></b>
a	Aerolitoral, S. A. de C. V. ("Aerolitoral") (2)	Servicio de transporte aéreo de pasajeros y carga	México	99.74	99.74
b	Inmobiliaria Avenida Fuerza Aérea Mexicana 416, S. A. de C. V.	Arrendamiento de inmuebles	México	99.99	99.99
c	Inmobiliaria Paseo de la Reforma 445, S. A. de C. V.	Arrendamiento de inmuebles	México	99.99	99.99
d	Inmobiliaria Boulevard Aeropuerto 161, S. A. de de C. V.	Arrendamiento de inmuebles	México	99.99	99.99
e	Operadora de Franquicias y Productos Aéreos, S. A. de C. V. ("Operadora")	Comercialización de sistemas de franquicias	México	75.51	75.51
f	Sistemas Integrados de Soporte Terrestre en México, S. A. de C. V., tenedora de AM Formación Interna, S. A. de C. V.	Prestación de servicios	México	99.99	99.99
g	Aerosys, S. A. de C. V.	Administración de inversiones en acciones	México	50.01	50.01
h	Fundación Aeroméxico, A. C.	Obtención y proporción de apoyos a diversas causas altruistas	México	99.99	99.99



## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

	<b><u>Subsidiaria</u></b>	<b><u>Actividad principal</u></b>	<b><u>País</u></b>	<b><u>Participación %</u></b>	
				<b><u>2018</u></b>	<b><u>2017</u></b>
i	Centro de Capacitación Alas de América, S. A. de C. V.	Servicios de capacitación de personal	México	99.99	99.99
j	Administradora Especializada en Negocios, S. A. de C. V. (“Adensa”)	Servicios de asistencia en tierra en aeropuertos	México	99.99	99.99
k	Estrategias Especializadas en Negocios, S. A. de C. V. (“Esensa”)	Servicios de asistencia en tierra en aeropuertos	México	50.00	50.00
l	Aerovías Empresa de Cargo, S. A. de C. V.	Servicios de transporte de carga	México	100.00	100.00
m	Fideicomiso Aeroméxico Servicios	Arrendamiento de equipo	México	99.64	99.64
n	Fideicomiso F/1748	Administración	México	100.00	100.00
o	Empresa de Mantenimiento Aéreo, S. A. de C. V.	Servicios de mantenimiento a equipo de vuelo	México	100.00	100.00
II.	Integración y Supervisión de Recursos Corporativos, S. A. de C. V.	Administración de inversiones en acciones	México	100.00	100.00
III.	Servicios Corporativos Aeroméxico, S. A. de C. V.	Prestación de servicios	México	99.99	99.99
IV.	Rempresac Comercial, S. A. de C. V. (1)	Administración de inversiones en acciones	México	100.00	100.00

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

	<u>Subsidiaria</u>	<u>Actividad principal</u>	<u>País</u>	<u>Participación %</u>	
				<u>2018</u>	<u>2017</u>
V.	Corporación Nadmin, S. A. de C. V.	Administración de inversiones en acciones	México	100.00	100.00
VI.	Aeroméxico Cargo, S. A. P. I. de C. V. (2)	Servicio de transporte de carga	México	100.00	100.00
VII.	Premium Alliance Services, LLP	Prestación de servicios	Reino Unido	100.00	100.00
<b><i>Inversiones en negocios conjuntos y asociadas:</i></b>					
I.	Aeromexpress, S. A. de C. V.	Servicio de transporte de carga	México	50.00	50.00
II.	PLM Premier, S. A. P. I. de C. V. (“PLM”) (3) tenedora de Loyalty Servicios Profesionales Mundiales, S. A. de C. V.	Diseño y desarrollo de programas de lealtad	México	51.14	51.14
III.	AM DL MRO JV, S. A. P. I. de C. V. (“MRO”) (3)	Servicios de mantenimiento a equipo de vuelo	México	50.00	50.00
IV.	AM BD GP JV, S. A. P. I. de C. V. (“AM BD”) (3)	Venta de paquetes vacacionales	México	51.00	51.00

- (1) Esta empresa a su vez tiene participación directa en Operadora, con lo que constituyen a nivel consolidado una tenencia total del 100% en esta última.
- (2) Estas empresas a su vez tienen participación directa en Esensa, con lo que constituyen a nivel consolidado una tenencia total del 100% en esta última.
- (3) El Grupo mantiene un control conjunto en estas compañías.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### (7) Operaciones con partes relacionadas-

#### Compañía controladora-

Grupo Aeroméxico es la última instancia y la empresa controladora final.

El personal clave de la dirección de Grupo Aeroméxico durante el año y al final del ejercicio de 2018 se muestra a continuación:

#### Miembros del Comité Ejecutivo:

Nombre (miembro desde)	Membresía en otros órganos de gobierno de otras compañías
Javier Arrigunaga Gómez del Campo (2008)	Presidente del consejo de administración de Grupo Aeroméxico. Director General de Xokan, S. C., firma de asesores financieros, anterior director general de Grupo Financiero Banamex, S. A. de C. V. (“GFB”).
Eduardo Tricio Haro (2008)	Presidente del consejo de administración de Grupo Lala y Grupo Industrial Nuplen. Miembro del consejo de administración de compañías mexicanas incluyendo Grupo Televisa, Mexichem, GFB y Aura Solar, así como vicepresidente del Consejo Mexicano de Negocios.
Andrés Conesa Labastida (2008)	Director general de Grupo Aeroméxico desde 2005 y miembro de su consejo de administración. Ha sido miembro del consejo de administración de empresas como Genomma Lab Internacional, IEnova, Bolsa Mexicana de Valores y desde 2017 funge como consejero independiente de Sempra Energy.

El Comité Ejecutivo está integrado por tres miembros de nuestro Consejo de Administración. Cada miembro es nombrado por un período de un año.

#### Alta dirección del Grupo:

Andrés Conesa Labastida (Director General)

Ricardo Sánchez Baker (Director Ejecutivo de Finanzas)

Anko Van Der Werff (Director Ejecutivo de Ingresos)

James Sarvis (Director Ejecutivo de Operaciones)

Sergio Allard Barroso (Director Ejecutivo de Relaciones Institucionales)

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### Remuneración a consejeros y miembros de la Alta Dirección:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Beneficios a corto plazo	\$ 44,761	43,723
Compensación variable	52,504	31,457
Pagos basados en acciones	<u>22,785</u>	<u>260,573</u>
	\$ 120,050	335,753
	=====	=====

### Operaciones y saldos con partes relacionadas-

Las operaciones realizadas con partes relacionadas, durante los años terminados el 31 de diciembre de 2018 y 2017, fueron efectuadas con base en precios equiparables a los que se utilizarían con o entre partes independientes en operaciones comparables. Para efectos de comparabilidad, algunos de los movimientos previamente reportados en 2017 han sido abiertos, y son como se muestra a continuación:

#### *i. Operaciones*

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
<i>Ingresos:</i>		
Boletos premio (2)	\$ 1,544,379	1,191,441
Interlineales (5)	463,248	996,964
Ingresos por Acuerdo de Colaboración		
Conjunta (5)	-	137,658
Servicios de personal (2)	-	94
Servicios administrativos (2)	1,920	9,477
Arrendamientos (2)	719	1,282
Uso de Salones Premier (2) y (5)	28,768	21,760
Otros servicios (2), (3), (4) y (5)	<u>78,034</u>	<u>3,234</u>
	\$ 2,117,068	2,361,910
	=====	=====

**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
<u>Gastos:</u>		
Compra de Puntos Premier y Sky Miles (2) y (5)	\$ 1,805,801	1,705,276
Combustible (5)	876,877	530,681
Servicios de rampa, neto (5)	395,210	431,997
Mantenimiento (4) y (5) (a)	35,185	222,876
Costo redenciones pasajero frecuente (2)	75,225	66,907
Manejo de carga (5)	27,163	27,576
Intereses, netos (1), (2), (3) y (4)	7,089	8,523
Otros servicios (3)	1,505	4,327
Publicidad (5)	<u>12,071</u>	<u>4,651</u>
	\$ <u>3,236,126</u>	<u>3,002,814</u>

(1) Aeromexpress, S. A. de C. V. (“Aeromexpress”)

(2) PLM Premier, S. A. P. I. de C. V. (“PLM”)

(3) Fideicomiso SEAT F/036 (“Fideicomiso SEAT”)

(4) AM DL MRO JV, S. A. P. I. de C. V. (“MRO”)

(5) Delta Airlines (“Delta”)

(a) En adición a los montos mostrados, la Compañía realizó operaciones de mantenimiento que conforme a las políticas respectivas fueron capitalizadas por un monto de \$1,257,095 y \$857,500 en 2018 y 2017, respectivamente.

**ii. Saldos pendientes**

Los saldos por cobrar y por pagar a partes relacionadas, al 31 de diciembre de 2018 y 2017, se integran como se indica a continuación:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
<u>Cuentas por cobrar:</u>		
MRO	\$ 10,123	9,563
Fideicomiso SEAT	68,124	63,648
AM BD	1,923	-
Delta	<u>-</u>	<u>147,450</u>
	\$ <u>80,170</u>	<u>220,661</u>

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
<u>Cuentas por pagar:</u>		
PLM (1)	\$ 1,606,249	1,474,853
Aeromexpress	310,341	285,433
Delta	<u>29,090</u>	<u>-</u>
	\$ 1,945,680	1,760,286
	=====	=====

Las cuentas por cobrar y por pagar que se tienen con empresas relacionadas, se refieren a operaciones de cuenta corriente que no generan intereses, sin vencimiento específico y por su naturaleza se presentan a corto plazo.

- (1) Dentro de este saldo, se encuentran operaciones pactadas que establecen un interés a tasas de mercado.

### Transacciones con personal clave y directores

A los directores de la Compañía les fueron asignadas un 1.8 por ciento de las acciones con derecho a voto de la Compañía para los años 2018 y 2017.

### (8) Segmentos operativos-

El Grupo tiene un segmento operativo – transportación aérea. El segmento se basa en la estructura de informes internos para el Director General de la Compañía, quien es el tomador de decisiones. El criterio principal de los resultados por segmento es la UAFIDAR (definida como la Utilidad antes de Costos/Ingresos Financieros, Impuestos, Depreciación, Amortización y Rentas).

La información geográfica de ingresos por segmento se presenta a continuación:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
México	\$ 26,699,203	26,276,446
Norte, Centro y Sudamérica	28,677,822	25,891,815
Europa y Asia	<u>14,887,000</u>	<u>9,212,868</u>
	\$ 70,264,025	61,381,129
	=====	=====

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### (9) Efectivo y equivalentes de efectivo-

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Saldo en bancos	\$ 2,996,302	2,291,594
Depósitos a la vista	<u>4,690,327</u>	<u>7,052,573</u>
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ <u>7,686,629</u>	<u>9,344,167</u>

En la nota 27 se revela la exposición del Grupo al riesgo de tasa de interés y un análisis de sensibilidad para activos y pasivos financieros.

Al 31 de diciembre de 2018 y 2017, el Grupo mantenía \$1,424,510 y \$1,315,349, respectivamente, como efectivo restringido derivado principalmente de la consolidación del fideicomiso de bursatilización de las ventas por tarjeta de crédito a través de oficinas y agencias en México.

### (10) Instrumentos financieros derivados-

Las políticas contables del Grupo para la nueva clasificación de los instrumentos financieros derivados bajo la NIIF 9 se establecen en la Nota 4, mientras que el efecto de aplicación inicial se describe en la Nota 5. Debido al método de transición escogido para aplicar la NIIF 9, no se ha reexpresado la información comparativa para reflejar los nuevos requerimientos.

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Activos financieros	\$ 700,901	1,214,423
Derivados activos circulantes	52,290	461,874
Derivados activos no circulantes	273,211	210,650
Derivados pasivos no circulantes	<u>(437,703)</u>	<u>-</u>

Al 31 de diciembre de 2018 y 2017, el Grupo mantenía inversiones en pesos mexicanos (en su mayoría) y dólares americanos mediante instrumentos de Mercado de Dinero, con vencimiento mayor a 90 días, los cuales han sido clasificados como instrumentos financieros a valor razonable a través de resultados.

Las inversiones se encuentran diversificadas tanto en términos de emisores como de contrapartes, teniéndose Instrumentos de Deuda emitidos por el Gobierno Federal, Instituciones Financieras y Corporativos con alta calificación crediticia.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

Al 31 de diciembre de 2018 y 2017 el Grupo contaba con *interest rate swaps* vigentes en los cuales el Grupo paga tasa fija recibiendo una tasa flotante indexada a la TIIE 28 días y/o LIBOR 3 meses. Mediante estos instrumentos el Grupo realiza la gestión de parte de su riesgo generada por la variabilidad de los flujos a tasa de interés flotante, incluyendo los certificados bursátiles emitidos.

Los instrumentos financieros derivados usados por el Grupo y su exposición a riesgos de crédito, tipo de cambio y tasas de interés se revelan en la Nota 27.

### (11) Pagos anticipados y depósitos-

Los pagos anticipados circulantes, consisten principalmente en pagos anticipados de arrendamientos, publicidad y pago de combustible.

Los pagos anticipados y depósitos no circulantes, se analizan a continuación:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Anticipos para operaciones de renovación de flota (1)	\$ 3,116,719	3,650,340
Depósitos:		
Para renta de equipo de vuelo y motores	1,421,702	1,404,354
Con instituciones financieras	277,941	400,859
Con grupos aeroportuarios	423,575	411,515
Reservas de mantenimiento	6,377,998	6,226,299
Otros	<u>190,840</u>	<u>229,998</u>
	<u>\$ 11,808,775</u>	<u>12,323,365</u>

- (1) El Grupo ha efectuado contratos para continuar con la renovación de su flota; para estos propósitos se han hecho anticipos a los fabricantes (ver Nota 31) que se aplicarán conforme se realicen las operaciones de incorporación a la flota de nuevas aeronaves, los cuales están parcialmente financiados.



## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### (12) Inventarios-

Los inventarios al 31 de diciembre de 2018 y 2017, se integran como sigue:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Refacciones y accesorios (1)	\$ 1,417,268	1,399,612
Materiales diversos	<u>130,411</u>	<u>93,340</u>
	\$ 1,547,679	1,492,952
	=====	=====

Los inventarios se presentan netos de estimaciones por obsolescencia. Las disminuciones totales por obsolescencia al 31 de diciembre 2018 y 2017 fueron de \$285,308 y \$224,460, respectivamente.

(1) Durante el 2018 y 2017, estos inventarios garantizan el contrato de suministro de combustible utilizado en México.

### (13) Cuentas por cobrar, neto-

Las cuentas por cobrar al 31 de diciembre de 2018 y 2017, se analizan a continuación:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Líneas aéreas y agencias de viajes	\$ 492,773	624,214
Tarjetas de crédito y clientes (1)	4,249,135	3,887,193
Impuestos por recuperar	1,309,069	1,194,317
Otros	<u>919,026</u>	<u>339,616</u>
	6,970,003	6,045,340
Menos estimación para cuentas incobrables	<u>(219,500)</u>	<u>(204,186)</u>
Total de cuentas por cobrar a corto plazo	6,750,503	5,841,154
Cuentas por cobrar a largo plazo (2)	<u>1,032,905</u>	<u>-</u>
Total de cuentas por cobrar	\$ 7,783,408	5,841,154
	=====	=====

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

Para el análisis de antigüedad de cartera y otras cuentas por cobrar, ver Nota 27.

- (1) La cobranza por ventas hechas con ciertas tarjetas de crédito en México está garantizando los bonos (“CEBURES”) emitidos por la Compañía, así como también la cobranza por ventas hechas con ciertas tarjetas de crédito en Estados Unidos (ver Nota 20).
- (2) Incluye cuentas por cobrar en dólares con vencimiento en 2020. La exposición del Grupo a riesgos de crédito y de tipo de cambio y las pérdidas por deterioro relacionadas con las cuentas por cobrar del Grupo se revelan en la Nota 27.

Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

(14) Propiedades y equipo-

Al 31 de diciembre de 2018 y 2017, el rubro de propiedades y equipo se analiza como sigue:

	Equipo de vuelo bajo arrendamiento financiero	Mantenimiento mayor	Equipo de vuelo	Refacciones y accesorios rotables	Mejoras en el equipo de vuelo	Maquinaria y equipo	Mejoras a locales arrendados	Mobiliario y equipo de cómputo	Construcciones	Equipo de tierra y plataforma	Equipo de transporte	Otros equipos	Construcciones en proceso	Terrenos	Total
<b>Costo o costo asumido</b>															
Saldo al 1o. de enero de 2018	\$ 32,831,416	9,848,970	110,097	1,769,489	1,444,702	884,808	1,667,405	438,397	389,267	143,067	115,535	393,459	761,454	169,918	50,967,984
Adquisiciones	2,948,807	3,610,711	-	141,201	354,845	52,115	264,656	36,446	8,229	48,835	18,497	45,112	5,315	-	7,534,769
Bajas	(1,310,281)	(2,154,481)	-	(309,481)	(136,727)	(3,203)	(38,088)	(415)	(16,925)	(9,946)	(295)	(3,465)	(350,800)	-	(4,334,197)
Trasposos	(1,961,475)	-	1,961,475	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Efecto de variación por tipos de cambio	167,827	10,415	(13,005)	(7,768)	10,539	(28)	(204)	155	12,305	(5)	(24)	206	(137,425)	-	42,988
Saldo al 31 de diciembre de 2018	\$ 32,676,294	11,315,615	2,058,567	1,593,441	1,673,359	933,692	1,893,769	474,583	392,876	181,951	133,713	435,312	278,454	169,918	54,211,544
Saldo al 1o. de enero de 2017	\$ 27,352,186	9,351,205	258,701	1,670,764	1,057,606	880,119	1,695,615	434,157	730,236	126,233	94,917	339,756	884,995	249,302	45,085,792
Adquisiciones	6,803,626	2,665,661	-	241,831	534,513	34,042	195,936	19,322	-	17,084	24,128	32,525	174,101	-	10,742,769
Bajas	-	(2,026,722)	-	(93,890)	(239,191)	(1,156)	(176,993)	(6,600)	(317,583)	-	(2,564)	(2)	-	(79,289)	(2,943,990)
Trasposos	148,604	-	(148,604)	-	-	(26,204)	(718)	(1,733)	719	-	-	-	27,936	-	-
Efecto de variación por tipos de cambio	(1,453,000)	(141,174)	-	(49,216)	111,774	(1,993)	(46,435)	(6,749)	(24,105)	(250)	(946)	(6,756)	(297,642)	(95)	(1,916,587)
Saldo al 31 de diciembre de 2017	\$ 32,831,416	9,848,970	110,097	1,769,489	1,444,702	884,808	1,667,405	438,397	389,267	143,067	115,535	393,459	761,454	169,918	50,967,984
<b>Depreciación</b>															
Saldo al 1o. de enero de 2018	\$ 4,418,684	3,238,023	97,092	726,270	488,306	637,824	739,801	346,294	217,708	96,525	73,750	281,201	-	-	11,361,478
Depreciación del año	1,626,929	2,237,693	-	91,236	269,393	44,643	214,688	24,921	10,562	9,210	9,776	39,878	-	-	4,578,929
Trasposos	(637,500)	-	637,500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Bajas	(472,047)	(1,214,930)	-	(207,174)	(136,727)	(1,811)	(38,088)	(415)	(16,925)	(8,927)	(295)	(2,896)	-	-	(2,100,235)
Saldo al 31 de diciembre de 2018	\$ 4,936,066	4,260,786	734,592	610,332	620,972	680,656	916,401	370,800	211,345	96,808	83,231	318,183	-	-	13,840,172
Saldo al 1o. de enero de 2017	\$ 2,909,464	3,020,750	152,896	679,562	547,292	628,797	724,962	326,406	417,369	89,973	69,116	213,367	-	-	9,779,954
Depreciación del año	1,442,370	1,971,501	11,046	85,166	180,205	40,379	155,122	24,462	18,507	6,552	7,041	32,583	-	-	3,974,934
Trasposos	66,850	-	(66,850)	-	-	(31,059)	(72)	(187)	(3,934)	-	-	35,252	-	-	-
Bajas	-	(1,754,238)	-	(38,458)	(239,191)	(295)	(140,211)	(4,387)	(214,234)	-	(2,407)	(1)	-	-	(2,393,410)
Saldo al 31 de diciembre de 2017	\$ 4,418,684	3,238,023	97,092	726,270	488,306	637,824	739,801	346,294	217,708	96,525	73,750	281,201	-	-	11,361,478
<b>Valor neto en libros</b>															
Al 31 de diciembre de 2018	\$ 27,740,228	7,054,829	1,323,975	983,109	1,052,387	253,036	977,368	103,783	181,531	85,143	50,482	117,129	278,454	169,918	40,371,372
Al 31 de diciembre de 2017	\$ 28,412,732	6,610,947	13,005	1,043,219	956,396	246,984	927,604	92,103	171,859	46,542	41,785	112,258	761,454	169,918	39,606,506

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

- (1) Los contratos de arrendamiento de los terrenos sobre los que están construidas las bases de mantenimiento y en donde el Grupo tiene otras instalaciones, establecen que éstas pasarán a ser propiedad del Gobierno Federal al término de los mismos, sin compensación alguna para el Grupo. Los contratos más importantes tienen diferentes fechas de vencimiento.

### **Arrendamientos financieros-**

Los arrendamientos financieros en 2018 incluyen cinco aeronaves Boeing B787-9 (cuatro en 2017) con último vencimiento en 2028, bajo el esquema conocido como JOLCO (*Japanese Operating Lease with Call Option* por sus siglas en inglés); dos aeronaves Boeing B787-8 (mismo número en 2017) con último vencimiento en 2027; nueve aviones Boeing B737-7 (trece en 2017, cuatro de los cuales concluyó su financiamiento en el 2018) con vencimiento en algunos casos hasta 2025; diez aviones Embraer EMB-190 en 2018 (mismo número en 2017) con último vencimiento en 2024, y en 2017 tres aviones Embraer E-170 que se dieron de baja en el 2018.

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2018 y 2017 el Grupo consideró como arrendamientos financieros dos motores como parte de sus activos fijos, y un simulador de vuelo en el 2017.

Los equipos bajo arrendamiento financiero aseguran las obligaciones de arrendamiento. Al 31 de diciembre 2018 el valor neto de los equipos bajo arrendamiento financiero es de \$27,740,228 (2017: \$28,412,732). Durante el año 2018, la Compañía adquirió activos en este esquema por \$2,948,807 (2017: \$6,803,626). Para los compromisos con respecto a los pagos futuros de arrendamientos financieros, ver Nota 20.

### **Propiedades y equipo en construcción-**

Al 31 de diciembre de 2018 y 2017, el Grupo estimó costos para concluir proyectos y construcciones en proceso, por un importe de \$168,272 y \$276,392, respectivamente.

### **Pérdida por deterioro y reversión posterior-**

Al 31 de diciembre de 2018 y 2017, el Grupo no presenta pérdidas por deterioro en el valor de sus activos, dicha evaluación la realizó conforme a lo estipulado en la NIC 36 *Deterioro del valor de los activos*.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### (15) Arrendamientos operativos-

Los pagos futuros de rentas convertidos al tipo de cambio al 31 de diciembre de 2018, se presentan a continuación:

<u>Año</u>	<u>Equipo de vuelo</u>	<u>Inmuebles</u>
2019	\$ 8,047,071	486,294
2020	7,621,962	510,609
2021	6,306,502	536,140
2022	5,639,086	562,947
2023	4,483,556	591,094
2024 y posteriores	<u>13,907,342</u>	<u>620,649</u>
	\$ <u>46,005,519</u>	<u>3,307,733</u>

Estos importes están determinados con base en las rentas que se conocen al 31 de diciembre de 2018.

El gasto total de rentas durante los años terminados el 31 de diciembre de 2018 y 2017, son como sigue:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Equipo de vuelo	\$ 7,757,380	7,541,800
Inmuebles	<u>448,955</u>	<u>400,994</u>
	\$ <u>8,206,335</u>	<u>7,942,794</u>

A continuación se mencionan los arrendamientos operativos más significativos:

- (a) En 2018, el Grupo arrendó 98 aviones y 23 motores (2017: 102 aviones y 23 motores) con diferentes períodos de renta; venciendo el último en 2027. En algunos casos, al término del contrato, está prevista la opción de compra a valor de mercado y en otros, la opción de extender los plazos de arrendamiento.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

Durante 2018 y 2017, el Grupo renovó ciertos contratos de arrendamiento extendiendo el plazo de los vencimientos originales, los cuales se presentan como una obligación al cierre de esos años (ver Nota 31).

Los contratos de estos arrendamientos están parcialmente garantizados con cartas de crédito o depósitos en garantía en efectivo. Asimismo, las obligaciones asumidas más importantes son:

- Mantener las cartas de crédito en los bancos hasta 60 días promedio después del término del contrato.
- Tener durante todo el período de arrendamiento los registros, licencias y autorizaciones requeridas por la autoridad de aviación competente, efectuando los pagos correspondientes.
- Dar mantenimiento a los equipos arrendados de acuerdo con el programa respectivo.
- Mantener asegurado el equipo de acuerdo con los montos y riesgos estipulados en cada contrato.
- Hacer entrega de información financiera al arrendador respectivo de cada contrato.
- Cumplir con las condiciones técnicas para la devolución de las aeronaves.

Al 31 de diciembre de 2018, el Grupo cumplió con todas las obligaciones mencionadas anteriormente.

- (b) El Grupo cuenta con espacios en aeropuertos contratados en arrendamiento operativo, donde algunos contratos están en proceso de renovación.

#### (16) Activos intangibles-

<u>Costo</u>	<u>Propiedad intelectual (1)</u>	<u>Software</u>	<u>Derechos fiduciarios (2)</u>	<u>Total</u>
Saldo al lo. de enero de 2018	\$ 191,974	1,331,263	1,271,126	2,794,363
Adiciones	-	70,229	-	70,229
Bajas	-	-	-	-
Moneda funcional	<u>-</u>	<u>5,326</u>	<u>-</u>	<u>5,326</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2018	<u>\$ 191,974</u>	<u>1,406,818</u>	<u>1,271,126</u>	<u>2,869,918</u>

**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

<b><u>Costo</u></b>	<b><u>Propiedad intelectual (1)</u></b>	<b><u>Software</u></b>	<b><u>Derechos fiduciarios (2)</u></b>	<b><u>Total</u></b>
Saldo al lo. de enero de 2017	\$ 191,974	1,358,459	-	1,550,433
Adiciones	-	83,417	1,271,126	1,354,543
Bajas	-	(484)	-	(484)
Moneda funcional	<u>-</u>	<u>(110,129)</u>	<u>-</u>	<u>(110,129)</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2017	\$ 191,974 =====	1,331,263 =====	1,271,126 =====	2,794,363 =====
<b>Amortización</b>				
Saldo al lo. de enero de 2018	\$ -	535,236	-	535,236
Amortización del año	-	189,198	-	189,198
Moneda Funcional	<u>-</u>	<u>32,108</u>	<u>-</u>	<u>32,108</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2018	\$ - =====	756,542 =====	- =====	756,542 =====
Saldo al lo. de enero de 2017	\$ -	339,486	-	339,486
Amortización del año	-	169,796	-	169,796
Moneda Funcional	<u>-</u>	<u>25,954</u>	<u>-</u>	<u>25,954</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2017	\$ - =====	535,236 =====	- =====	535,236 =====
<b>Valor en libros, neto</b>				
Al 31 de diciembre de 2018	\$ 191,974 =====	650,276 =====	1,271,126 =====	2,113,376 =====
Al 31 de diciembre de 2017	\$ 191,974 =====	796,027 =====	1,271,126 =====	2,259,127 =====

(1) Propiedad intelectual recibida como pago parcial inicial por la venta de las acciones de PLM.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

- (2) Corresponde a los derechos que se tienen por la aportación a un fideicomiso, del inmueble que ocuparon anteriormente las oficinas corporativas del Grupo ubicado en la Ciudad de México, a manera que el mismo pueda ser considerado en el desarrollo de un nuevo inmueble en sustitución del anterior, por el que otros fideicomitentes aportarán las construcciones necesarias para el desarrollo del proyecto denominado "Torre Aeroméxico". Este proyecto se estima llevará en su construcción aproximadamente cuarenta y seis meses a partir de la obtención de las licencias y autorizaciones necesarias, en donde la Compañía será propietaria de 9,000 metros cuadrados del espacio futuro.

### (17) Inversiones en negocios conjuntos y asociadas-

La participación en otras entidades al 31 de diciembre de 2018 y 2017, se compone como sigue:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Participación en negocios conjuntos	\$ 450,091	855,917
Participación en asociada	<u>170,571</u>	<u>160,857</u>
	\$ <u>620,662</u>	<u>1,016,774</u>

#### (a) Negocios conjuntos-

El Grupo clasifica su participación en acuerdos conjuntos como negocios conjuntos, derivado de que el Grupo tiene derechos solamente sobre los activos netos de dichos acuerdos.

El Grupo tiene los siguientes acuerdos conjuntos:

i. *Negocio conjunto con Delta Airlines ("Delta")* –

Grupo Aeroméxico y Delta han establecido el negocio conjunto AM DL MRO JV, S. A. P. I. de C. V. ("MRO") para prestar servicios de reparación y mantenimiento (incluyendo mantenimiento mayor) a aeronaves dentro de sus instalaciones en Querétaro, México. El MRO presta los servicios mencionados a Grupo Aeroméxico, Delta y otras aerolíneas terceras.



## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

A continuación se presenta información financiera resumida del valor en libros de la participación del Grupo en MRO:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Porcentaje de participación	\$ 50.0%	50.0%
Activos circulantes	\$ 681,877	697,146
Activos no circulantes	472,767	505,557
Pasivos circulantes	(164,105)	(154,167)
Pasivos no circulantes	<u>(74,228)</u>	<u>(63,218)</u>
Activos netos (100%)	\$ 916,311	985,318
Valor en libros de la participación en el negocio conjunto	\$ 458,155	492,659
Ingresos	\$ 2,104,529	1,794,956
Gastos de operación	<u>1,993,357</u>	<u>1,585,207</u>
Utilidad del ejercicio (100%)	<u>111,172</u>	<u>209,749</u>
Participación del Grupo sobre el resultado del ejercicio	\$ 55,586	104,875

ii. ***Negocio conjunto “Club Premier”-***

El Grupo mantiene un negocio conjunto con Aimia Inc., Montreal - Canada - (Aimia). Dicho negocio conjunto (PLM) administra el programa de coalición y de lealtad de viajero frecuente llamado “Club Premier”.

Grupo Aeromexico y Aimia efectuaron varios acuerdos para administrar PLM conjuntamente. Algunos de los acuerdos más significativos incluyen los de participación comercial y servicios de administración.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

El Grupo reconoce a PLM como un negocio conjunto aún y cuando mantiene el 51.14%, ya que todas las actividades relevantes requieren la aprobación unánime entre las dos partes.

A continuación se presenta la información financiera de PLM, incluida en sus propios estados financieros, ajustada a su valor razonable al momento de la adquisición y por diferencias en políticas contables.

De igual forma, se presenta la información resumida y su conciliación con el valor en libros de la participación del Grupo en PLM:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Porcentaje de tenencia accionaria	\$ 51.14%	51.14%
	=====	=====
Activos circulantes	\$ 3,854,285	3,166,880
Activos no circulantes	4,551,095	4,141,229
Pasivos circulantes	(7,884,950)	(6,099,703)
Pasivos no circulantes	<u>(5,788)</u>	<u>(4,769)</u>
Activos netos (100%)	\$ 514,642	1,203,637
	=====	=====
Participación del Grupo sobre activos netos	\$ 263,214	615,600
Eliminación de crédito mercantil y otros activos intangibles, neto de impuestos diferidos	<u>(505,091)</u>	<u>(482,643)</u>
Valor en libros de la participación en el negocio conjunto	\$ <u>(241,877)</u>	<u>132,957</u>
	=====	=====

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Ingresos (1)	\$ 218,355	1,532,416
Gastos de operación	635,624	613,344
Ingresos financieros y otros	145,951	112,546
Impuestos a la utilidad	<u>(81,572)</u>	<u>309,368</u>
(Pérdida) utilidad del ejercicio (100%)	<u>(189,746)</u>	<u>722,250</u>
Participación del Grupo sobre el resultado del ejercicio	\$ <u>(97,046)</u>	<u>369,395</u>

(1) En el año 2018, PLM determinó una modificación a su porcentaje estimado de expiración de puntos a ser redimidos en el futuro, basado en las condiciones actuales del programa Club Premier, el fortalecimiento de éste y la lealtad de sus socios hacia el mismo. Este cambio de estimación generó un ajuste en sus resultados del año, que para Grupo Aeroméxico representó un efecto negativo de \$592 millones en su participación sobre el resultado del ejercicio 2018 en PLM.

### iii. *Negocio conjunto “Gran Plan”-*

El Grupo mantiene un negocio conjunto con Viajes Beda, S. A. de C. V. para administrar el programa de paquetes vacacionales llamado “Gran Plan”, a través de la compañía denominada AM BD GP JV, S. A. P. I. de C. V. (“AM BD”).

A continuación se presenta información financiera resumida del valor en libros de la participación del Grupo en AM BD:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Porcentaje de tenencia accionaria	\$ 51.0%	51.0%
Activos circulantes	\$ 14,386	49,146
Activos no circulantes	487,073	451,930
Pasivos circulantes	<u>(43,002)</u>	<u>(49,505)</u>
Activos netos (100%)	<u>\$ 458,457</u>	<u>451,571</u>
Valor en libros de la participación del Grupo en el negocio conjunto	\$ <u>233,813</u>	<u>230,301</u>

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

		<u>2018</u>	<u>2017</u>
Utilidad del ejercicio (100%)	\$	7,024	428
Participación del Grupo sobre el resultado del ejercicio	\$	3,512	219
		=====	=====

### (b) Asociada-

La participación en compañía asociada al 31 de diciembre de 2018 y 2017 se compone de la participación de la Compañía en Aeromexpress (cesó operaciones regulares en 2011).

A continuación se presenta la información financiera en libros en la asociada, con una participación del 50%:

		<u>2018</u>	<u>2017</u>
Valor en libros de la participación en la asociada al inicio del año	\$	160,857	158,207
Participación en resultados		<u>9,714</u>	<u>2,650</u>
Saldo al final del año	\$	<u>170,571</u>	<u>160,857</u>
		=====	=====

### (18) Impuesto sobre la renta (ISR)-

La ley del ISR vigente establece una tasa del 30%.

El gasto por impuestos por los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2018 y 2017 se integra por lo siguiente:

		<u>2018</u>	<u>2017</u> (Nota 4)
Sobre base fiscal	\$	220,799	127,500
Gasto por impuestos diferidos		<u>(1,472,948)</u>	<u>(195,493)</u>
Total impuestos a la utilidad	\$	<u>(1,252,149)</u>	<u>(67,993)</u>
		=====	=====

**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

**(a) Conciliación de la tasa efectiva de impuesto:**

	<u>2018</u>		<u>2017</u>	
	<u>%</u>	<u>\$</u>	<u>%</u>	<u>\$</u>
Resultado del ejercicio		(1,878,547)		(69,149)
Impuesto a la utilidad	(40%)	<u>(1,252,149)</u>	(50%)	<u>(67,993)</u>
Resultado, excluyendo impuesto sobre la renta		(3,130,696)		(137,142)
Impuesto a la utilidad usando la tasa aplicable	(30%)	(939,209)	(30%)	(41,143)
Participación en los resultados de compañías asociadas no sujetas a impuestos	-	8,470	(104%)	(143,142)
Gastos no deducibles	16%	495,754	338%	463,277
Efecto de inflación	3%	104,243	26%	36,333
Otros, principalmente efecto por tipo de cambio neto	<u>(29%)</u>	<u>(921,407)</u>	<u>(280%)</u>	<u>(383,318)</u>
	<u>(40%)</u>	<u>(1,252,149)</u>	<u>(50%)</u>	<u>(67,993)</u>

**(19) Activos y pasivos por impuestos diferidos-**

**(a) Reconocimiento de activos y pasivos por impuestos diferidos-**

Los efectos de impuestos de las diferencias temporales que originan porciones significativas de los activos y pasivos de impuestos diferidos, al 31 de diciembre de 2018 y 2017, se detallan en la hoja siguiente.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

	<b>ISR</b>	
	<b>2018</b>	<b>2017</b>
		(Nota 4)
<b>Activos diferidos:</b>		
Estimación para cuentas incobrables	\$ 60,735	48,512
Provisiones (incluye TNU y algunos arrendamientos financieros)	5,982,437	4,309,298
Pérdidas fiscales por amortizar	4,132,192	3,272,433
Anticipo de clientes	176,048	169,282
Beneficios a los empleados	897,928	985,694
Otras reservas (principalmente reserva de devolución de aviones)	310,898	448,463
Total de activos diferidos	11,560,238	9,233,682
<b>Pasivos diferidos:</b>		
Inventarios	513,254	467,883
Propiedades y equipo	5,121,598	4,677,748
Pagos anticipados	429,611	161,338
Gastos por amortizar	3,678,712	3,221,577
Otros	562,098	1,077,623
Pasivo diferido	10,305,273	9,606,169
Activo (pasivo) diferido neto, registrado en estados de situación financiera	\$ 1,254,965	(372,487)

Para evaluar la recuperación de los activos diferidos, la Administración considera la probabilidad de que una parte o el total de ellos no se recuperen. La realización final de los activos diferidos depende de la generación de utilidad gravable en los períodos en que son deducibles las diferencias temporales. Al llevar a cabo esta evaluación, la Administración considera la reversión esperada de los pasivos diferidos, las utilidades gravables proyectadas y las estrategias de planeación.

**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

Al 31 de diciembre de 2018, las pérdidas fiscales por amortizar expiran como se muestra a continuación:

<u>Año</u>	<u>Importe actualizado al 31 de diciembre de 2018</u>
2019-2028	\$ 13,773,974 =====

**(b) Movimientos en diferencias temporales durante el año-**

	<u>1o. de enero de 2018</u>	<u>Reconocimiento en resultados</u>	<u>Reconocimiento en capital</u>	<u>Al 31 de diciembre de 2018</u>
Propiedades y equipo	\$ (4,677,748)	(443,850)	-	(5,121,598)
Gastos por amortizar y otros	(2,235,883)	(798,464)	-	(3,034,347)
Inventarios	(467,883)	(45,371)	-	(513,254)
Provisiones	4,309,298	1,673,139	-	5,982,437
Otros (incluyendo pérdidas fiscales por amortizar)	<u>2,699,729</u>	<u>1,087,494</u>	<u>154,504</u>	<u>3,941,727</u>
	\$ <u>(372,487)</u>	<u>1,472,948</u>	<u>154,504</u>	<u>1,254,965</u>

	<u>1o. de enero de 2017</u>	<u>Reconocimiento en resultados</u>	<u>Reconocimiento en capital</u>	<u>Al 31 de diciembre de 2017 (Nota 4)</u>
Propiedades y equipo	\$ (3,998,926)	(678,822)	-	(4,677,748)
Gastos por amortizar y otros	(2,495,905)	260,022	-	(2,235,883)
Inventarios	(448,794)	(19,089)	-	(467,883)
Provisiones	3,136,325	1,172,973	-	4,309,298
Otros (incluyendo pérdidas fiscales por amortizar)	<u>3,237,078</u>	<u>(539,591)</u>	<u>2,242</u>	<u>2,699,729</u>
	\$ <u>(570,222)</u>	<u>195,493</u>	<u>2,242</u>	<u>(372,487)</u>

**(20) Créditos y préstamos-**

Las características y en su caso las garantías otorgadas por la Compañía relativas a los adeudos (incluyendo arrendamientos financieros) que integran este rubro al 31 de diciembre de 2018 y 2017, se describen en la hoja siguiente.

**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

<b>Miles de \$</b>	<b>Moneda</b>	<b>Tasa de interés nominal</b>	<b>Año de vencimiento</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
<i>Crédito garantizado por la cobranza de ventas con tarjetas de crédito en Estados Unidos</i>	US\$	<i>Tasa Libor más 325 puntos base</i>	2023	\$7,123,561	\$5,652,250
<i>Certificados bursátiles (“CEBURES”) emitidos en México, garantizados por la cobranza de ventas con tarjetas de crédito en México (2) (3)</i>	\$	<i>Tasa THIE más un rango entre 138 a 170 a puntos base</i>	2022	4,399,920	4,985,114
<i>Financiamiento de anticipos sobre derechos de compra de aviones</i>	US\$	<i>Tasa Libor más 275 puntos base</i>	2019	1,451,001	1,639,173
<i>Certificados bursátiles (“CEBURES”) emitidos en México, no garantizados</i>	\$	<i>Tasa THIE más un rango entre 30 a 80 puntos base (rango entre 39 a 90 puntos base en 2017)</i>	2019	2,000,000	1,500,000
<i>Crédito simple con la garantía de la SERV de Suiza</i>	US\$	<i>Tasa Libor más 65 puntos base</i>	2020	628,838	791,212
<i>Préstamo</i>	US\$	<i>Tasas anuales fijas entre 4.34% a 5.62% (4.34% a 5.11% en 2017)</i>	2022	210,264	143,238



**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

<b>Miles de \$</b>	<b>Moneda</b>	<b>Tasa de interés nominal</b>	<b>Año de vencimiento</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
<i>Crédito simple con la garantía del Ex-Im Bank de los Estados Unidos de América</i>	US\$	<i>Tasa Libor más rangos entre 60 a 65 puntos base (60 puntos base en 2017)</i>	2021	282,543	96,837
<i>Créditos simples con la garantía del Ex-Im Bank de los Estados Unidos de América</i>	US\$	<i>Tasa Libor más 160 puntos base</i>	2020	23,169	43,064
<i>Préstamo</i>	\$	<i>Tasa TIIE más 250 puntos base</i>	2019	120,000	-
<i>Préstamo</i>	\$	<i>Tasa anual fija de 10.51%</i>	2019	120,000	-
<i>Préstamo</i>	\$	<i>Tasa TIIE más 300 puntos base</i>	2019	125,000	-
<i>Créditos simples con la garantía del Ex-Im Bank de los Estados Unidos de América</i>	US\$	<i>Tasa Libor más 65 puntos base</i>	2018	-	62,399
<i>Créditos simples con la garantía del Ex-Im Bank de los Estados Unidos de América</i>	\$	<i>Tasa TIIE más 50 puntos base</i>	2018	-	33,617
<i>Préstamo</i>	US\$	<i>Tasa anual fija de 5.29%</i>	2018	-	17,424
<b>Total préstamos</b>				<b>16,484,296</b>	<b>14,964,328</b>

**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

<b>Miles de \$</b>	<b>Moneda</b>	<b>Tasa de interés nominal</b>	<b>Año de vencimiento</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
<i>Arrendamientos financieros (JOLCO) de equipo de vuelo y otros equipos</i>	US\$	<i>Tasas anuales fijas entre 3.78% y 4.57%</i>	2029	12,906,650	10,753,744
<i>Arrendamientos financieros de equipo de vuelo y otros equipos, con garantía del Ex- Im Bank de los Estados Unidos de América (1)</i>	US\$	<i>Tasa anual fija de 2.33%</i>	2027	2,645,621	2,967,631
<i>Arrendamientos financieros de equipo de vuelo y otros equipos, con garantía de BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Económico y Social) (1)</i>	US\$	<i>Tasas anuales fijas en un rango de 3.21% a 4.12% y/o tasas variables de Libor más 200 puntos base</i>	2024	2,483,267	2,968,264
<i>Arrendamientos financieros de equipo de vuelo y otros equipos, con garantía del Ex- Im Bank de los Estados Unidos de América (1)</i>	US\$	<i>Tasa anual fija de 2.54%</i>	2025	1,385,194	1,571,273

**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

<b>Miles de \$</b>	<b>Moneda</b>	<b>Tasa de interés nominal</b>	<b>Año de vencimiento</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
<i>Arrendamientos financieros de equipos de vuelo y otros equipos con garantía del Ex-Im Bank de los Estados Unidos de América (1) (3)</i>	\$	<i>Tasa THIE más 65 puntos base</i>	2024	907,565	1,034,785
<i>Arrendamiento financiero de equipos de vuelo</i>	US\$	<i>Tasa anual fija de 4.19%</i>	2022	284,529	364,764
<i>Arrendamiento financiero de equipos de vuelo</i>	US\$	<i>Tasas anuales fijas entre 3.93% a 4.16%</i>	2019	162,736	329,919
<i>Arrendamientos financieros de equipo de vuelo y otros equipos, con garantía del Ex-Im Bank de los Estados Unidos de América (1) (2)</i>	\$	<i>Tasas anuales fijas entre 8.04% a 8.45%</i>	2018	-	110,888
<b>Total Arrendamientos Financieros</b>				<b>20,775,562</b>	<b>20,101,268</b>
<b>Total Deuda</b>				<b>37,259,858</b>	<b>35,065,596</b>
<b>Total Gastos por Amortizar</b>				<b>(634,829)</b>	<b>(699,889)</b>
<b>Total Deuda, neta</b>				<b>36,625,029</b>	<b>34,365,707</b>
<i>Menos vencimientos circulantes de la deuda financiera</i>				(8,702,009)	(7,490,014)
<i>Menos vencimientos circulantes de los gastos por amortizar</i>				(98,342)	(112,648)
<b>Vencimientos circulantes, neto</b>				<b>(8,603,667)</b>	<b>(7,377,366)</b>
Deuda a largo plazo				28,557,849	27,575,582
Gastos por amortizar a largo plazo				(536,487)	(587,241)
<b>Deuda a largo plazo, neta</b>				<b>\$28,021,362</b>	<b>\$26,988,341</b>

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

- (1) En algunos de estos contratos se establecen entre otros, compromisos para el Grupo de hacer y no hacer ciertas actividades; de entregar cierta información financiera; presentar reportes de variaciones en flota; de cumplir con las condiciones y términos acordados con terceros, principalmente en cuanto a pagos de compromisos documentados, entre otros; y se estipulan restricciones para que el Grupo pueda vender o transferir la totalidad o parte substancial de sus activos.
- (2) Este préstamo establece compromisos financieros relacionados con razones de cobranza, que representan la garantía de repago del mismo.
- (3) Al 31 de diciembre 2018 y 2017, el Grupo contrató *Swaps* sobre tasa de interés, lo que le permite pagar una tasa fija (ver Nota 27).

Asimismo, existe la obligación, en algunos contratos, de notificar los cambios de accionistas y situaciones adversas en la situación financiera. Por otra parte, en algunos contratos están previstos los casos en que se presentaría un vencimiento anticipado y las circunstancias para obtener dispensas temporales.

Al 31 de diciembre de 2018, el Grupo está en cumplimiento con los compromisos mencionados.

Todos los préstamos tienen vencimientos a lo largo de 2019. Al 31 de diciembre de 2018, los vencimientos futuros de deuda a largo plazo, neta, son las que se muestran a continuación:

2020	\$	4,796,981
2021		5,286,353
2022		4,585,266
2023		2,881,320
2024 y posterior		<u>10,471,442</u>
	\$	<u>28,021,362</u>

Existen ciertas condiciones establecidas para la renovación de flota del Grupo (ver Nota 31).

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### (21) Beneficios a los empleados-

El Grupo tiene establecidos planes de retiro y jubilación para parte de sus empleados. Los beneficios de los planes establecidos son determinados con base en los niveles de sueldos, años de servicio prestados, índices de mortalidad y las expectativas de incrementos salariales. El Grupo realiza periódicamente aportaciones a fondos en fideicomiso irrevocable, establecidos para este propósito con base en cálculos actuariales para financiar el costo de los planes. Los fondos en fideicomiso se invierten principalmente en valores de renta fija. Todos los cálculos actuariales de estos planes tienen como resultado obligaciones por beneficios acumulados en exceso de los activos del plan.

La prima de antigüedad es otorgada a todos los empleados de acuerdo con la Ley Federal del Trabajo. La Ley establece que la prima de antigüedad debe pagarse con base en los sueldos y años de servicio de los empleados que se retiran después de 15 años de servicio o cuando son liquidados. La Compañía no ha fondeado sus obligaciones por prima de antigüedad, la cual asciende a \$170,759 y \$156,318 al 31 de diciembre de 2018 y 2017, respectivamente, los cuales se incluyen dentro de los totales de beneficios a los empleados que se presentan a dichas fechas.

#### (a) Composición de los activos del plan-

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Inversiones en acciones	\$ 665	618
Bonos gubernamentales	<u>9,656</u>	<u>8,965</u>
	\$ 10,321	9,583
	=====	=====

#### (b) Movimientos en el valor presente de las obligaciones por beneficios definidos (OBD)-

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
OBD al lo. de enero	\$ 3,478,130	3,330,815
Beneficios pagados por el plan	(370,742)	(306,458)
Costo laboral del servicio actual	306,621	206,990
Costo financiero	253,302	238,884
Efecto por reducción	<u>738</u>	<u>427</u>
A la hoja siguiente	\$ <u>3,668,049</u>	<u>3,470,658</u>

**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

	<u><b>2018</b></u>	<u><b>2017</b></u>
De la hoja anterior	\$ 3,668,049	3,470,658
(Ganancias) pérdidas actuariales reconocidas en la cuenta de otros resultados integrales	<u>(99,492)</u>	<u>7,472</u>
OBD al 31 de diciembre	\$ <u>3,568,557</u>	<u>3,478,130</u>

**(c) Movimiento en el valor presente de los activos del plan-**

	<u><b>2018</b></u>	<u><b>2017</b></u>
Valor razonable de los activos del plan al 1o. de enero	\$ 9,583	9,156
Rendimiento esperado de los activos del plan	<u>738</u>	<u>427</u>
Valor razonable de los activos del plan al 31 de diciembre	\$ <u>10,321</u>	<u>9,583</u>

**(d) Ganancias y (pérdidas) actuariales reconocidas en otros resultados integrales-**

	<u><b>2018</b></u>	<u><b>2017</b></u>
Monto acumulado al 1o. de enero	\$ 35,442	42,914
Reconocidas durante el ejercicio	<u>99,492</u>	<u>(7,472)</u>
Monto acumulado al 31 diciembre	\$ <u>134,934</u>	<u>35,442</u>

**(e) Supuestos actuariales-**

Los principales supuestos actuariales a la fecha del informe, se muestran en la hoja siguiente.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Tasa esperada de rendimiento de los activos del plan	9.40%	7.70%
Tasa de descuento	9.40%	7.70%
Tasa de incremento en los niveles de sueldos futuros	5.04%	4.50%
Promedio restante de la vida laboral (aplicables a beneficios de retiro)	14 años	15 años

Las tasas de descuento asumidas se derivan de tarifas existentes en bonos del gobierno para que la oportunidad y montos de los pagos coincidan con el momento y los importes de los pagos de pensiones proyectadas.

#### (f) Análisis de sensibilidad-

Las variaciones razonablemente posibles a la fecha del informe, en uno de los supuestos actuariales más significativos, y asumiendo que el resto de las variables hubieran permanecido constantes, habrían afectado las obligaciones por beneficios definidos al 31 de diciembre de 2018 en las cantidades que se muestran a continuación:

	<u>Incremento</u>	<u>Disminución</u>
Tasa de descuento (0.5% variación)	\$ (115,492) =====	122,580 =====
Tasa de incremento en sueldos (0.5% variación)	\$ 122,851 =====	(65,442) =====

#### (22) Pagos basados en acciones-

El Grupo asignó en 2018 pagos basados en acciones en forma de acciones gratuitas por 539,770 (5,970,252 acciones en 2017) a cierto personal clave, sujeto a ciertas condiciones de servicio. El valor razonable de las acciones es por \$14.8 millones en 2018 (\$169.4 millones en 2017). Estos planes tienen los términos que se muestran en la hoja siguiente.

**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

<u>2018</u> Número de <u>acciones</u>		<u>2017</u> Número de <u>acciones</u>	
179,925	Enero 2019	1,900,816	Febrero 2017
179,924	Enero 2020	916,288	Diciembre 2017
179,921	Enero 2021	212,452	Enero 2018
		121,276	Febrero 2018
		916,287	Septiembre 2018
		678,480	Diciembre 2018
		212,449	Enero 2019
		121,275	Febrero 2019
		678,480	Diciembre 2019
		<u>212,449</u>	Enero 2020
<u>539,770</u>		<u>5,970,252</u>	

En adición, el Grupo ofreció en el 2018 un paquete de 520,000 acciones (2017: 2,427,385 acciones) a cierto personal clave, las cuales fueron suscritas y pagadas.

**(23) Provisiones-**

	<u>Devolución de</u> <u>aviones</u>	<u>Contingencias</u>	<u>Total</u>
Saldo al 1o. de enero de 2018 (1)	\$ 1,348,929	130,923	1,479,852
Provisiones	1,556,885	41,788	1,598,673
Utilización	<u>(2,286,978)</u>	<u>(20,237)</u>	<u>(2,307,215)</u>
	618,836	152,474	771,310
Menos vencimiento a largo plazo	<u>(249,577)</u>	-	<u>(249,577)</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2018 (2)	<u>\$ 369,259</u>	<u>152,474</u>	<u>521,733</u>



**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

	<b>Devolución de aviones</b>	<b>Contingencias</b>	<b>Total</b>
Saldo al 1o. de enero de 2017 (1)	\$ 1,343,302	82,218	1,425,520
Provisiones	1,176,422	54,500	1,230,922
Utilización	<u>(1,170,795)</u>	<u>(5,795)</u>	<u>(1,176,590)</u>
	1,348,929	130,923	1,479,852
Menos vencimiento a largo plazo	<u>(257,012)</u>	<u>-</u>	<u>(257,012)</u>
Saldo al 31 de diciembre de 2017 (2)	\$ <u>1,091,917</u>	<u>130,923</u>	<u>1,222,840</u>

(1) Incluye los vencimientos a corto y a largo plazo.

(2) Se estima que la salida económica de la porción circulante de la provisión para devolución de aviones se lleve a cabo en los próximos 12 meses, con base en lo establecido en el plan de flota. El plan de flota se revisa anualmente y los nuevos términos de devolución pueden ser negociados con los arrendadores, lo cual afecta la clasificación de las provisiones a corto y largo plazo.

**(24) Cuentas por pagar-**

Las cuentas por pagar del Grupo se presentan a continuación:

	<b><u>2018</u></b>	<b><u>2017</u></b> (Nota 4)
Proveedores	\$ 13,017,869	11,949,519
Impuesto al valor agregado y otros	2,255,362	1,954,911
Sueldos y prestaciones por pagar	258,640	329,901
Ingresos diferidos	31,371	21,402
Otras	<u>-</u>	<u>3,569</u>
Total cuentas por pagar	\$ <u>15,563,242</u>	<u>14,259,302</u>

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### **(25) Capital contable-**

#### **(a) Estructura del capital social-**

El capital social al 31 de diciembre de 2016 estaba integrado por 730,970,093 acciones ordinarias, nominativas, sin expresión de valor nominal, correspondiendo a la parte fija 5,000 acciones y a la parte variable 730,965,093 acciones.

Durante 2017, 8,397,637 acciones fueron asignadas a cierto personal clave de la Dirección, equivalentes a \$238,688.

El 13 de febrero 2017, Delta lanzó una oferta pública de compra en efectivo por medio de la Bolsa Mexicana de Valores para adquirir hasta el 32 por ciento adicional del capital social en circulación de Grupo Aeroméxico por MXN \$53.00 por acción. El 10 de marzo 2017 y 25 de julio 2017 Grupo Aeroméxico recibió comunicaciones por parte de Delta sobre los resultados de la oferta y el ejercicio de opciones de adquisición de acciones que mantenía, respectivamente. Con estos resultados, Delta se convirtió en el titular del 49% de las acciones en circulación de Grupo Aeroméxico. La compra estuvo sujeta a la aprobación de los Consejos de Administración tanto de Delta como de Grupo Aeroméxico.

Después de los movimientos antes mencionados, al 31 de diciembre de 2017, el capital social está integrado por 739,367,730 acciones ordinarias nominativas, sin expresión de valor nominal, correspondiendo a la parte fija 5,000 acciones y a la parte variable 739,362,730 acciones.

Durante 2018, 1,059,770 acciones fueron asignadas a cierto personal clave de la Dirección, equivalentes a \$29,080.

Después de los movimientos antes mencionados, al 31 de diciembre de 2018, el capital social está integrado por 740,427,500 acciones ordinarias nominativas, sin expresión de valor nominal, correspondiendo a la parte fija 5,000 acciones y a la parte variable 740,422,500 acciones.

#### **(b) Restricciones al capital contable-**

De conformidad con la LGSM, la utilidad neta del ejercicio está sujeta a la separación de un 5%, para constituir la reserva legal, hasta que ésta alcance la quinta parte del capital social. Al 31 de diciembre de 2018 la reserva legal asciende a \$378,244 cifra que no ha alcanzado el monto requerido.

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

El importe actualizado, sobre bases fiscales, de las aportaciones efectuadas por los accionistas, puede reembolsarse a los mismos sin impuesto alguno, en la medida en que dicho monto sea igual o superior al capital contable.

Las utilidades sobre las que no se ha cubierto el ISR, y las otras cuentas del capital contable, originarán un pago de ISR a cargo de la Compañía, en caso de distribución, a la tasa de 30%, por lo que los accionistas solamente podrán disponer del 70% restantes.

### **(26) Utilidad por acción-**

Presentamos la utilidad básica y diluida por acción. La utilidad básica por acción se determina dividiendo el resultado después de impuestos atribuible a los accionistas de Grupo Aeroméxico, por el número promedio ponderado de acciones ordinarias en circulación durante el año respectivo. La utilidad diluida por acción refleja la dilución potencial si se convirtieran todas las acciones ordinarias potenciales. El valor promedio de mercado de las acciones de la Compañía para efecto de calcular el efecto dilutivo de las opciones sobre acciones se basa en el precio de mercado por el período en el cual las opciones estuvieron en circulación.

El cálculo de la utilidad básica por acción al 31 de diciembre de 2018 se basó en el resultado atribuible a los accionistas ordinarios por \$(1,878,547) (2017: \$(69,149)), y con un promedio ponderado de acciones ordinarias en circulación de 695,074,541 (2017: 706,421,205). La Compañía no tiene acciones ordinarias diluidas.

### **(27) Instrumentos financieros y administración de riesgos-**

#### **(a) Descripción general-**

El Grupo está expuesto a diferentes riesgos financieros que son comunes en la industria y que podrían tener un impacto en los resultados financieros; dichos riesgos financieros se agrupan de la siguiente forma:

- a) Riesgo de crédito
- b) Riesgo de liquidez
- c) Riesgos de mercado
  - Fluctuaciones en el precio de la turbosina
  - Fluctuaciones en las tasas de interés
  - Fluctuaciones en el tipo de cambio

## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

El programa de administración de riesgos del Grupo revisa periódicamente las exposiciones a los riesgos antes mencionados y busca minimizar los efectos adversos potenciales sobre el margen bruto a través de diferentes iniciativas, incluyendo el uso selectivo de instrumentos financieros derivados. El Grupo utiliza diferentes métodos para evaluar y gestionar los diferentes tipos de riesgos a los cuales está expuesto, incluyendo análisis de sensibilidad y estadísticos.

Esta nota presenta información acerca de la exposición del Grupo a cada uno de los riesgos antes mencionados, los objetivos, políticas y procesos del Grupo para medir y administrar los riesgos, así como la gestión de capital del Grupo. De igual forma, a lo largo de estos estados financieros consolidados se incluyen revelaciones cuantitativas adicionales.

Grupo Aeroméxico contrata instrumentos financieros derivados (“OTC” por su siglas en inglés) en diversos mercados, a fin de mantener la exposición a niveles aceptables para su apetito de riesgo. Todos los instrumentos financieros derivados en la cartera del Grupo se contratan con fines de cobertura, aunque algunos de ellos y debido a los cambios en las variables económicas no han cumplido con los requisitos para ser considerados contablemente como instrumentos de cobertura. El Grupo no adquiere instrumentos financieros derivados con fines de negociación.

#### ***Marco de administración de riesgos-***

Las políticas de administración de riesgos del Grupo se establecen para identificar y analizar los riesgos que enfrenta éste, establecer límites y controles apropiados para ellos, así como monitorear los riesgos y la observancia de los límites fijados. Las políticas y los sistemas de administración de riesgos se revisan con regularidad a fin de reflejar los cambios en las condiciones de mercado y las actividades del Grupo. El Grupo, mediante normas y procedimientos de capacitación y administración, busca desarrollar un entorno de control disciplinado y constructivo en el cual todos los empleados entiendan las funciones y obligaciones que les corresponden.

Los Comités de Auditoría y Finanzas del Grupo vigilan la forma en que la Administración supervisa el cumplimiento de las políticas y procedimientos de administración de riesgos; asimismo, revisan la suficiencia del marco de administración de riesgos en relación con los riesgos que éste enfrenta. El Comité de Auditoría del Grupo recibe la ayuda en su función de supervisión del área de Auditoría Interna, la cual emprende revisiones regulares y ad hoc de los controles y procedimientos de administración de riesgos, cuyos resultados se informan al Comité de Auditoría. El Comité de Finanzas revisa periódicamente la ejecución de las políticas de administración de riesgos aprobadas por el Consejo referentes a riesgos de mercado (fluctuaciones en tasas de interés, tipo de cambio y precio de la turbosina), así como riesgos crediticios y de liquidez.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### (b) Riesgo de crédito-

El riesgo de crédito es el riesgo de que el Grupo sufra pérdidas financieras si un cliente o la contraparte de un instrumento financiero no cumpliera con sus obligaciones contractuales; deriva principalmente de las cuentas por cobrar a clientes e instrumentos de inversión del Grupo.

Los importes en libros de los activos financieros y activos del contrato representan la máxima exposición al riesgo de crédito.

Evaluación de pérdida crediticia esperada para clientes individuales al 1 de enero y el 31 de diciembre de 2018.

El Grupo usa una matriz de provisión para medir las pérdidas crediticias esperadas de los deudores comerciales por clientes individuales, que incluye un gran número de saldos pequeños.

#### *i. Exposición a riesgo de crédito*

El valor en libros de los activos financieros representa la exposición máxima al riesgo crediticio, mismo que, a la fecha de presentación, fue la siguiente:

	<b>Valor en libros</b>	
	<b><u>2018</u></b>	<b><u>2017</u></b>
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$ 7,686,629	9,344,167
Instrumentos financieros, incluyendo derivados	1,026,402	1,886,947
Cuentas por cobrar a clientes y otras	<u>7,783,408</u>	<u>5,841,154</u>
	\$ <u>16,496,439</u>	<u>17,072,268</u>

Para reducir el riesgo crediticio que resulta de depósitos en bancos e inversiones en instrumentos financieros, el Grupo realiza operaciones exclusivamente con instrumentos financieros con alta calificación crediticia otorgada por alguna agencia calificadora de valores. Asimismo, el Grupo reduce este riesgo mediante la diversificación de sus inversiones con varias contrapartes de acuerdo con la política de aprobación del Consejo.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

El siguiente cuadro muestra el portafolio de inversiones en circulación agrupados por tipos de entidades de contrapartida al 31 de diciembre de 2018.

### **Otros instrumentos financieros, incluyendo derivados**

<b><u>Contraparte</u></b>	<b><u>Valor razonable</u></b>
Derivados	\$ 325,501
Bancos mexicanos	50,000
Compañías privadas	219,378
Instrumentos gubernamentales	411,523
Bancos extranjeros	<u>20,000</u>
	\$ 1,026,402
	=====

### **Cuentas por cobrar a clientes y otras-**

Los servicios del Grupo se prestan a un gran número de clientes sin que exista concentración importante con alguno de ellos.

El Grupo establece una reserva para deterioro que representa su estimación de las pérdidas incurridas respecto a cuentas por cobrar a clientes, otras cuentas por cobrar e inversiones. Adicionalmente, como muchas otras aerolíneas, realiza sus actividades de venta a través de los mecanismos de la *International Air Transport Association* (“IATA”) que regulan las operaciones financieras entre aerolíneas y agencias de viaje. De igual forma, se lleva a cabo un alto volumen de operaciones de venta con tarjetas de crédito donde las cuentas por cobrar son las instituciones financieras.

Además de los clientes antes mencionados, el Grupo tiene algunas ventas directas a grandes compañías y organismos gubernamentales.

La exposición máxima a riesgo crediticio por cuentas por cobrar a clientes al 31 de diciembre de 2018 y 2017 se muestra en la Nota 13, que incluye impuestos por recuperar sobre los cuales la Compañía hasta la fecha no ha experimentado pérdidas por el deterioro.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### Pérdidas por deterioro-

La antigüedad de las cuentas por cobrar a clientes a la fecha de presentación fue la siguiente:

	<u>2018</u>		<u>2017</u>	
	<u>Bruto</u>	<u>Deterioro</u>	<u>Bruto</u>	<u>Deterioro</u>
No vencidas	\$ 3,334,850	5,956	3,448,222	-
Vencidas de 0 a 30 días	820,383	12,090	619,865	-
Vencidas de 31 a 120 días	414,580	29,359	272,659	33,525
Más de un año	<u>172,095</u>	<u>172,095</u>	<u>170,661</u>	<u>170,661</u>
	\$ <u>4,741,908</u>	<u>219,500</u>	<u>4,511,407</u>	<u>204,186</u>

El movimiento en la reserva para deterioro en cuentas por cobrar a clientes durante el ejercicio fue la siguiente:

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Saldo al 1o. de enero	\$ 204,186	138,078
Pérdida por deterioro reconocida, neta	<u>15,314</u>	<u>66,108</u>
Saldo al 31 de diciembre	\$ <u>219,500</u>	<u>204,186</u>

No hay garantías u otros créditos para los préstamos.

Las tasas de pérdida se calculan usando un método de “tasa móvil” basado en la probabilidad de que una cuenta por cobrar avance por sucesivas etapas de mora hasta su castigo. Las tasas de deterioro se calculan por separado para las exposiciones en distintos segmentos con base en las siguientes características comunes de riesgo de crédito – región geográfica, antigüedad de la relación con el cliente y tipo de producto adquirido.

Las tasas de pérdida se basan en la experiencia de pérdida crediticia real de los últimos 12 meses. Adicionalmente el Grupo integra información sobre perspectivas futuras (*forward-looking*) reservando al 100% las cuentas vencidas con 120 días o más en donde la contraparte sea una entidad Gubernamental.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### (c) Riesgo de liquidez-

El riesgo de liquidez es aquel de que el Grupo enfrente dificultades para cumplir con las obligaciones asociadas con sus pasivos financieros que se liquidan entregando efectivo u otros activos financieros. El enfoque del Grupo para gestionar la liquidez es asegurar, tanto como sea posible, que siempre tenga liquidez suficiente para cumplir con sus pasivos al vencimiento, tanto bajo condiciones normales como de restricción, sin incurrir en pérdidas inaceptables o arriesgarse a dañar el prestigio del Grupo.

Operamos un negocio global con actividades internacionales que están sujetas a eventos económicos y políticos fuera de nuestro control.

El Grupo monitorea sus necesidades del flujo de efectivo de manera constante y se asegura de que tenga efectivo suficiente a petición para cumplir con los gastos de operación esperados, incluyendo la gestión de pagos de obligaciones financieras (ver Nota 20).

#### *Exposición al riesgo de liquidez-*

Los siguientes son los vencimientos contractuales restantes de los pasivos financieros a la fecha de balance. Los importes se presentan brutos y no descontados e incluyen los pagos estimados de intereses.

<u>Diciembre 31, 2018</u>	<u>Valor en libros</u>	<u>Flujos de efectivo contractuales</u>	<u>6 meses o menos</u>	<u>6-12 meses</u>	<u>1-2 años</u>	<u>2-3 años</u>	<u>3-5 años</u>
<u>Préstamos en dólares</u> (Libor-Spread)	\$ (9,509,112)	(10,840,120)	(1,057,929)	(2,949,798)	(2,115,686)	(1,727,103)	(2,989,604)
<u>Préstamos en \$</u> (TIIIE-Spread)	\$ (6,644,920)	(8,000,753)	(2,804,030)	(603,647)	(1,056,674)	(300,351)	(3,236,051)
<u>Préstamos en dólares</u> (Tasa fija)	\$ (210,063)	(228,494)	(57,799)	(51,935)	(57,041)	(56,973)	(4,746)
<u>Préstamos en \$</u> (Libor-Spread)	\$ (120,000)	(120,981)	(120,981)	-	-	-	-
<u>Arrendamiento</u> en \$	\$ (907,565)	(1,181,592)	(107,578)	(107,577)	(210,858)	(204,869)	(550,710)
<u>Arrendamiento</u> en dólares	\$ (19,867,999)	(23,232,337)	(1,129,219)	(1,239,359)	(2,396,008)	(2,362,670)	(16,105,081)
<u>Diciembre 31, 2017</u>							
CEBURES – Garantizados	\$ (4,985,114)	(5,230,187)	(420,919)	(586,732)	(1,053,367)	(747,402)	(2,421,767)
CEBURES No Garantizados	\$ (1,500,000)	(1,506,057)	(1,506,057)	-	-	-	-



## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### (a) Riesgo de mercado-

El Grupo está expuesto a diferentes riesgos de mercado que podrían tener un impacto en los resultados financieros.

#### *i. Riesgo de tipo de cambio-*

El riesgo de tipo de cambio se origina cuando el Grupo lleva a cabo operaciones y mantiene activos y pasivos monetarios en monedas distintas a su moneda funcional. La mayor parte de la exposición del Grupo se asocia con fluctuaciones en el peso mexicano. En 2018 y 2017, alrededor del 65% y 69%, de los gastos y 63% y 58%, de los ingresos del Grupo, respectivamente, se denominaron en monedas distintas al peso. El Grupo considera que esta estructura de ingresos y costos entre dólares de los EE.UU. y pesos mexicanos reduce considerablemente el riesgo de tipo de cambio.

El Grupo utiliza diferentes estrategias para reducir al máximo su riesgo de tipo de cambio, incluyendo el uso de endeudamiento directo en pesos para financiar compras de aeronaves, por ejemplo, con garantías del US ExIm Bank directamente en pesos.

#### *Exposición al riesgo de moneda*

El resumen de la información cuantitativa relacionada con la exposición del Grupo a riesgos en moneda extranjera y que fue informada a la Administración del Grupo fue la siguiente:

	<u>2018</u> <u>USD</u>	<u>2017</u> <u>USD</u>
Activo monetario circulante	817,722	971,694
Activo monetario no circulante	73,945	71,768
Pasivo monetario circulante	(352,974)	(671,451)
Pasivo monetario no circulante	<u>(12,047)</u>	<u>(24,022)</u>
<b>Exposición neta del estado de situación financiera</b>	<b><u>526,646</u></b>	<b><u>347,989</u></b>

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

Durante el año se aplicaron los siguientes tipos de cambio:

	<b>Tipo de cambio promedio</b>		<b>Tipo de cambio spot a la fecha de presentación</b>	
	<b><u>2018</u></b>	<b><u>2017</u></b>	<b><u>2018</u></b>	<b><u>2017</u></b>
Peso mexicano	19.23	18.91	19.65	19.66

### **Análisis de sensibilidad-**

El fortalecimiento del dólar de los EE.UU., como se indica más adelante, respecto al peso mexicano al 31 de diciembre de 2018 y 2017 habría disminuido las ganancias o pérdidas por los montos que se muestran más adelante. Este análisis se basa en las variaciones en el tipo de cambio que el Grupo consideró razonablemente posibles al final del período de presentación. El análisis supone que el resto de las variables permanecen constantes, en particular, las tasas de interés.

### **Efecto**

#### **31 de diciembre de 2018**

Dólar de los EE.UU. (fortalecimiento del 10%) \$ 1,213,918  
=====

#### **31 de diciembre de 2017**

Dólar de los EE.UU. (fortalecimiento del 10%) \$ 737,642  
=====

### **ii. *Fluctuaciones en el precio de la turbosina-***

El principal riesgo de mercado asociado con la industria es la variación en los precios del combustible. El Grupo reduce este riesgo a través de instrumentos financieros derivados, generalmente opciones y combinaciones de opciones. Adicionalmente, dependiendo de las condiciones del mercado, el Grupo aplica aumentos en las tarifas o cargos adicionales por combustible a los boletos de avión a fin de reducir parcialmente el impacto de precios más altos del combustible.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

Las fluctuaciones en los precios de la turbosina dependen en gran medida de las condiciones económicas y políticas, tanto locales como mundiales; entre estas condiciones se encuentra la oferta y la demanda mundial de petróleo, las decisiones de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (“OPEP”), la capacidad de refinación mundial, los niveles de existencias de petróleo crudo, así como factores climáticos y geopolíticos.

El Grupo utiliza principalmente opciones tipo *call* y estrategias con opciones del tipo *call spread* sobre petróleo crudo y combustóleo para cubrir la exposición a movimientos en el precio de la turbosina. En nuestra opinión, estos instrumentos nos permiten obtener protección contra aumentos repentinos e importantes en los precios de la turbosina, asegurando simultáneamente que el Grupo no esté desfavorecido en términos competitivos en caso de una disminución importante en el precio de la turbosina. La cobertura se realiza de acuerdo con la “Política de Cobertura de Turbosina” del Grupo, la cual es aprobada por el Consejo. Actualmente, la política establece que se debe proteger como mínimo el 40% y hasta el 60% del consumo estimado de combustible para los próximos 12 a 18 meses, requiriendo cualquier cobertura fuera de estos parámetros la aprobación del Comité de Finanzas, que en sus reuniones periódicas supervisa el estricto cumplimiento de la Política establecida por el Consejo y monitorea el desempeño del portafolio de cobertura.

Al cierre de diciembre de 2018, el Grupo tenía un portafolio de coberturas vigentes con los siguientes tipos de instrumentos financieros derivados:

Estrategias de *call spread* sobre *Jet-Fuel 54* (“JF54”, por sus siglas en inglés). El *call spread* es una combinación de *calls* largos a un cierto precio de ejercicio y *calls* cortos con el mismo vencimiento y subyacentes pero a un precio de ejercicio diferente.

El rango de precios determinado por estas operaciones es de US\$2.18/Gal. a US\$3.24/Gal.

Dado que la intención de Grupo Aeroméxico al usar instrumentos financieros derivados es reducir su exposición a los diferentes factores de riesgo, todos los *call spreads* que se utilizan tienen prima neta pagada lo que significa que la pérdida máxima que el Grupo podría sufrir se limita a la prima pagada, sin enfrentar obligaciones adicionales.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

Nuestro consumo anual de turbosina se muestra en la siguiente tabla, así como el monto cubierto durante el año:

<b>(Miles de galones)</b>	<b><u>2018</u></b>	<b><u>2017</u></b>
Consumo Anual (Gal <i>JF54</i> )	459,918	433,633
Derivados en <i>JF54</i> (Gal <i>JF54</i> )	230,325	175,439
Monto de la cobertura (%)	50.0%	40.5%

Una reducción en el precio de la turbosina afecta positivamente al Grupo mediante una reducción en costos, en tanto que un aumento tiene un efecto adverso en su desempeño.

Durante 2018 y 2017, el Grupo tuvo un consumo de 459.9 y 433.6 millones de galones de turbosina, que compró a un precio promedio de US\$2.37 y US\$1.81 /Gal., respectivamente. Estos precios incluyen cargos adicionales por transportación y suministro.

Durante 2018, el Grupo cubrió 50% de su consumo anual de turbosina con instrumentos financieros derivados sobre *JF54*, los cuales cumplieron con los requisitos para ser considerados contablemente como instrumentos de cobertura.

El importe del valor razonable del portafolio de derivados sobre combustible al 31 de diciembre 2018 ascendió US\$2.6 millones (\$52.3 millones de pesos) y procedían de los siguientes instrumentos derivados (clasificados por contrapartes y por tipo de derivado).

#### Opciones Asiáticas sobre *JF54*:

<b><u>Contraparte</u></b> <b><u>Call spread</u></b>	<b><u>Nocional</u></b>	<b><u>Strike de (call largo)/</u></b> <b><u>a (call corto)</u></b>	<b><u>Fecha de</u></b> <b><u>vencimiento</u></b>
Bank of America	16.1 MGal	2.66 USD/Gal 3.24 USD/Gal	30/09/2019
Citibank	80.5 MGal	2.18 USD/Gal 3.18 USD/Gal	31/03/2020
Goldman Sachs	48.3 MGal	2.68 USD/Gal 3.19 USD/Gal	30/06/2019
Macquarie	47.3 MGal	2.40 USD/Gal 3.24 USD/Gal	31/03/2020
Morgan Stantley	96.7 MGal	2.66 USD/Gal 3.24 USD/Gal	31/12/2019

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### **Análisis de sensibilidad-**

Si el precio de turbosina hubiere aumentado o disminuido 50 centavos o 75 centavos de dólar de los EE.UU./Gal., el Grupo habría pagado/(ahorrado) los siguientes montos:

<b><u>Cambio en turbosina</u></b>	<b><u>0.5 (+)</u></b>	<b><u>0.5 (-)</u></b>	<b><u>0.75 (+)</u></b>	<b><u>0.75 (-)</u></b>
Compra directa de JF54	229,959	(229,959)	344,939	(344,939)
<b>Cifras en miles de dólares</b>				

<b><u>Cambio en activo subyacente</u></b>	<b><u>0.5 (+)</u></b>	<b><u>0.5 (-)</u></b>	<b><u>0.75 (+)</u></b>	<b><u>0.75 (-)</u></b>
Derivados	114,980	(114,980)	172,469	(172,469)
<b>Cifras en miles de dólares</b>				

Si el precio de turbosina aumentara, el Grupo recibiría más pagos provenientes de sus opciones de cobertura para compensar parte del costo asociado con el incremento en el combustible. Si el precio de la turbosina disminuyera, entonces la Compañía podría ahorrar recursos porque su posición natural es corta en turbosina.

Durante el año 2018 el Grupo registró US\$8.5 millones en otros resultados integrales como una partida del capital contable consolidado como efectos de valuación de instrumentos financieros derivados de combustible; en el ejercicio 2017 el impacto fue de US\$13.1 millones en el estado de resultados consolidado.

### **iii. Riesgo de tasas de interés-**

El riesgo de tasa de interés se refiere al riesgo de que el valor razonable o los flujos de efectivo futuros de un instrumento financiero fluctúen debido a cambios en las tasas de interés del mercado. La fluctuación en las tasas de interés depende en gran medida de la situación de la economía mundial. Una mejora en las perspectivas económicas a largo plazo tiende a mover al alza las tasas a largo plazo, en tanto que una caída tiende a asociarse con períodos de crecimiento económico lento.

El Grupo mitiga el riesgo de tasa de interés gestionando la proporción de deuda a tasa variable y tasa fija. Al 31 de diciembre de 2018 y 2017, 51% y 53%, respectivamente, de la deuda financiera del Grupo se encontraba sujeta a tasa fija.

El Grupo está expuesto a cambios en la tasa LIBOR (activos y pasivos denominados en dólares de los EE.UU.) y en la tasa THIE de México.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

Al 31 de diciembre de 2018 y 2017 el Grupo cuenta con *Swaps* sobre tasa de interés vigentes en los cuales el Grupo paga tasa fija recibiendo una tasa flotante indexada a la TIIE 28 días y/o LIBOR. Mediante estos instrumentos el Grupo realiza la gestión de parte de su riesgo generada por la variabilidad de los flujos a tasa de interés flotante.

Asimismo, el Fideicomiso F1748 cuyo fideicomitente es el Grupo, tiene vigente al 31 de diciembre de 2018 y 2017 estrategias de cobertura con *Swaps* en sus dos series vigentes (AERMxcb 15 y AERMxcb 17).

El importe del valor razonable del portafolio de derivados sobre tasa de interés al 31 de diciembre 2018 ascendió a un pasivo neto de \$164.5 millones y procedían de los siguientes instrumentos derivados:

#### ***Swaps* sobre tasa de interés**

<b><u>Contraparte</u></b>	<b><u>Nocional (\$)</u></b>	<b><u>Tasa pactada</u></b>	<b><u>Fecha de vencimiento</u></b>
HSBC	\$ 905 millones	5.50%	23/10/2024
Citibanamex	\$ 1,400 millones	5.15%	17/09/2020
BBVA	\$ 3,000 millones	6.79%	23/09/2022
HSBC	\$ 1,830 millones	4.57%	27/01/2027
Citibanamex	\$ 924 millones	3.10%	15/12/2029
Citibanamex	\$ 924 millones	3.10%	15/05/2030
Citibanamex	\$ 660 millones	3.10%	15/07/2030
Citibanamex	\$ 660 millones	3.11%	15/09/2030
Citibanamex	\$ 924 millones	3.17%	15/03/2030
Citibanamex	\$ 924 millones	3.17%	15/04/2030
Citibanamex	\$ 660 millones	3.17%	15/04/2030
Citibanamex	\$ 660 millones	3.18%	15/06/2030
Citibanamex	\$ 924 millones	3.12%	15/01/2030
Citibanamex	\$ 924 millones	3.12%	15/01/2030
Citibanamex	\$ 660 millones	3.13%	15/02/2030
Citibanamex	\$ 660 millones	3.14%	15/03/2030
BBVA	\$ 924 millones	3.06%	15/04/2029
BBVA	\$ 924 millones	3.06%	15/06/2029
BBVA	\$ 519 millones	3.09%	15/12/2030

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

La siguiente tabla representa la posición de riesgo para el Grupo al 31 de diciembre de 2018, sin incluir los instrumentos financieros derivados.

	<u>Activos</u>	<u>Pasivos</u>
<b>Corto plazo</b>		
<b>Inversiones:</b>		
Inversiones US\$	\$ 3,675,756	-
Transacciones de reporto	3,084,072	-
<b>(Vencimientos a más de 3 meses):</b>		
Instrumentos de deuda	700,901	-
<b>Deuda:</b>		
Préstamos US\$		
Libor + Spread	-	3,299,333
Arrendamientos financieros	-	1,922,865
Tasa fija	-	99,615
Préstamos \$		
TIIE + Spread	-	3,049,543
Tasa Fija	-	120,000
Arrendamientos financieros	-	<u>112,311</u>
	<u>\$ 7,460,729</u>	<u>8,603,667</u>
<b>Largo plazo</b>		
<b>Deuda:</b>		
Préstamos US\$		
Tasa fija	\$ -	110,649
Arrendamientos financieros	-	17,576,441
Libor + Spread	-	6,005,614
Préstamos \$		
TIIE + Spread	-	733,281
Arrendamientos financieros	-	<u>3,595,377</u>
	<u>\$ -</u>	<u>28,021,362</u>

La tabla que se muestra en la hoja siguiente representa la posición de riesgo para Grupo al 31 de diciembre de 2018 y 2017 correspondiente a los instrumentos financieros derivados de tasa (montos en miles de pesos).

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### **Valor Nocional**

#### **Instrumentos Financieros**

##### **Derivados**

**2018**

**2017**

##### **Instrumentos de tasa fija**

Swaps de tasa de interés

(331,350)

(8,200)

=====

=====

##### **Instrumentos de tasa variable**

Swaps de tasa de interés

331,350

8,200

=====

=====

### **Coberturas de combustible-**

Al 31 de diciembre de 2018, el Grupo mantenía swaps para cubrir su exposición a la tasa de interés Libor, así como opciones de combustible para cubrir su exposición por sus compras de turbosina. Para más información sobre estas coberturas ver la Nota 5 y el inciso (d) (ii) de esta Nota.

### **Análisis de sensibilidad-**

#### **Deuda-**

El siguiente análisis de sensibilidad considera exclusivamente la posición expuesta a tasas de interés variable, la cual es aquella que expone al Grupo a riesgos de flujos de efectivo.

La tasa de interés objetivo de Banco de México se incrementó 100 BP en 2018, pasando de 7.25 a 8.25%. En la misma línea, la FED incrementó la tasa de referencia en 100 BP. Adicionalmente a los cambios referidos, si las tasas de interés respectivas hubieran cambiado en promedio anual en la magnitud que se muestra, el impacto en resultados habría sido el que se muestra en la hoja siguiente.



## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

	<u>2018</u>		<u>2017</u>	
	<u>+50 BP</u>	<u>-50 BP</u>	<u>+75 BP</u>	<u>-75 BP</u>
Préstamos en US\$ Libor + Spread	\$ 334	(334)	(86,273)	77,046
	=====	=====	=====	=====

	<u>2018</u>		<u>2017</u>	
	<u>+50 BP</u>	<u>-50 BP</u>	<u>+120 BP</u>	<u>-120 BP</u>
Préstamos en \$ TIE + Spread	\$ 29,290	(29,290)	(177,954)	183,447
	=====	=====	=====	=====

Grupo Aeroméxico no contabiliza pasivos a tasa fija a valor razonable a través de resultados ni se asignan éstos con relaciones de cobertura de valor razonable, por lo que no se realiza ningún análisis de sensibilidad de valor razonable.

### Inversiones-

El Grupo también está expuesto a movimientos en las tasas de interés que resultan de su cartera de activos sensibles a las tasas de interés. Este riesgo se reduce a través de la política de inversión aprobada por el Comité de Finanzas, donde se establecen límites a activos a largo plazo y tasa fija.

Si la tasa de interés correspondiente hubiera cambiado adicionalmente a los incrementos comentados anteriormente, el impacto en los resultados del año 2018 habría sido el siguiente:

	<u>+50 BP</u>	<u>-50 BP</u>
<b>Inversiones Pesos</b>	\$ 7,015	(6,199)
	=====	=====
<b>Inversiones USD</b>	\$ 58,852	(58,852)
	=====	=====

Se determinó que el análisis de sensibilidad para el portafolio de inversiones denominado en US\$ no es representativo, debido a que los plazos de vencimiento del portafolio son menores a un mes.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### Instrumentos financieros derivados-

El siguiente análisis de sensibilidad es sobre el valor razonable de los instrumentos que tiene la Compañía y los cuales utiliza para gestionar el riesgo de tasa de interés, y los cuales son reconocidos a su valor razonable directamente en los resultados del período.

	<u>Sensibilidad</u>		
	<u>Valor en libros</u>	<u>+ 50 BP</u>	<u>- 50 BP</u>
<i>Swaps</i> sobre tasa de interés TIIE	\$ 77,301	8,390	(8,224)
<i>Swaps</i> sobre tasa de interés LIBOR	(409,111)	387,992	(445,348)

### (b) Jerarquía del valor razonable-

Los instrumentos financieros contabilizados a valor razonable deben presentarse agrupados de acuerdo con el método de valuación empleado. Se han definido tres niveles diferentes que dan la máxima prioridad a precios cotizados no ajustados en mercados activos, tanto para activos o pasivos idénticos (Nivel 1) y la prioridad mínima a mediciones que implican insumos no observables en el mercado y que generan un mayor grado de subjetividad en la valuación (Nivel 3).

Los diferentes niveles se definen como sigue:

- Nivel 1: Precios de cotización (no ajustados) en mercados activos para activos o pasivos idénticos a los que la entidad puede acceder en la fecha de medición.
- Nivel 2: Instrumentos que no se incluyen en el Nivel 1 pero cuya valuación se basa en insumos observables en el mercado.
- Nivel 3: Se utilizan insumos y modelos de valuación que no son observables en el mercado e implican un alto grado de subjetividad en la valuación.

**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

**(c) Clasificaciones contables y valores razonables-**

Las siguientes tablas presentan el valor razonable de los activos y pasivos financieros, y su respectivo valor en libros mostrado en el estado de posición financiera al 31 de diciembre de 2018 y 2017, incluyendo sus niveles en la jerarquía del valor razonable y con base en los modelos de negocio determinados por el Grupo. Las tablas no incluyen información para los activos financieros y pasivos financieros no medidos a valor razonable si el importe en libros es una aproximación razonable del valor razonable.

Las tablas mostradas a continuación presentan el valor razonable de los activos y pasivos financieros, y sus respectivos valores en libros mostrados en los estados de posición financiera al 31 de diciembre de 2018 y 2017, respectivamente.

**Activos financieros medidos a valor razonable**

**Al 31 de diciembre de 2018**

	<u>Nota</u>	<u>Opciones de combustible designadas con fines de cobertura</u>	<u>Otros swaps de tasa de interés</u>	<u>Instrumentos de inversión</u>
<b><u>Valor en libros:</u></b>				
Obligatoriamente a VRCCR	10	\$ 52,290	273,211	-
VRCCR Instrumentos de inversión	9 y 10	-	-	7,460,729
<b>Total</b>		<b>\$ 52,290</b>	<b>273,211</b>	<b>7,460,729</b>
<b><u>Valor razonable:</u></b>				
Nivel 1		\$ -	-	-
Nivel 2		52,290	273,211	7,460,729
Nivel 3		-	-	-
<b>Total</b>		<b>\$ 52,290</b>	<b>273,211</b>	<b>7,460,729</b>

**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

**Al 31 de diciembre de 2017**

	<u>Nota</u>	<u>Opciones de combustible designadas con fines de cobertura</u>	<u>Otros swaps de tasa de interés</u>	<u>Instrumentos de inversión</u>
<b><u>Valor en libros:</u></b>				
Mantenedidos para negociación	9 y 10	\$ <u>461,874</u>	<u>210,650</u>	<u>9,545,429</u>
<b>Total</b>		\$ <b><u>461,874</u></b>	<b><u>210,650</u></b>	<b><u>9,545,429</u></b>
<b><u>Valor razonable:</u></b>				
Nivel 1		\$ -	-	-
Nivel 2		461,874	210,650	9,545,429
Nivel 3		<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
<b>Total</b>		\$ <b><u>461,874</u></b>	<b><u>210,650</u></b>	<b><u>9,545,429</u></b>

**Pasivos financieros medidos a valor razonable**

**Al 31 de diciembre de 2018**

	<u>Nota</u>	<u>Swaps de tasas de interés con fines de cobertura</u>
<b><u>Valor en libros:</u></b>		
Valor razonable de instrumentos de cobertura	10	\$ <u>437,703</u>
<b><u>Valor razonable:</u></b>		
Nivel 1		\$ -
Nivel 2		437,703
Nivel 3		<u>-</u>
<b>Total</b>		\$ <b><u>437,703</u></b>

# Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

## Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### Pasivos financieros no medidos a valor razonable Al 31 de diciembre de 2018

	<u>Nota</u>		<u>Préstamos en dólares (Libor - Spread)</u>	<u>Préstamos en \$ (TIE - Spread)</u>	<u>Préstamos en dólares (Tasa fija)</u>	<u>Arrendamiento financiero de equipo de vuelo en \$</u>	<u>Arrendamiento financiero de equipo de vuelo en dólares</u>
<b><u>Valor en libros:</u></b>							
Otros pasivos financieros	20	\$	9,509,112	6,644,920	210,264	907,565	19,867,999
<b><u>Valor razonable:</u></b>							
Nivel 1		\$	-	-	-	-	-
Nivel 2			10,297,872	6,694,724	222,156	933,118	22,546,684
Nivel 3			-	-	-	-	-
<b>Total</b>		\$	10,297,872	6,694,724	222,156	933,118	22,546,684

### Activos financieros medidos a valor razonable Al 31 de diciembre de 2018

			<u>Opciones de combustible designadas con fines de cobertura</u>	<u>Swaps de tasa de interés</u>	<u>Instrumentos de inversión</u>
<b><u>Valor en libros:</u></b>					
Mantenidos para negociación	9 y 10	\$	461,874	210,650	9,545,430
<b><u>Valor razonable:</u></b>					
Nivel 1		\$	-	-	-
Nivel 2			461,874	210,650	9,545,430
Nivel 3			-	-	-
		\$	461,874	210,650	9,545,430

### Pasivos financieros no medidos a valor razonable Al 31 de diciembre de 2017

	<u>Nota</u>		<u>Préstamos en dólares (Libor - Spread)</u>	<u>Préstamos en \$ (TIE - Spread)</u>	<u>Préstamos en dólares (Tasa fija)</u>	<u>Arrendamiento financiero de equipo de vuelo en \$</u>	<u>Arrendamiento financiero de equipo de vuelo en dólares</u>
<b><u>Valor en libros:</u></b>							
Otros pasivos financieros	20	\$	8,123,096	6,505,509	160,662	1,070,597	18,505,842
<b><u>Valor razonable:</u></b>							
Nivel 1		\$	-	-	-	-	-
Nivel 2			8,580,429	6,573,755	143,379	1,177,708	18,378,057
Nivel 3			-	-	-	-	-
<b>Total</b>		\$	8,580,429	6,573,755	143,379	1,177,708	18,378,057

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### (g) Medición de valores razonables

#### *i. Técnicas de valuación y datos de entrada no observables significativos*

Las siguientes tablas muestran las técnicas de valuación usadas para medir los valores razonables Nivel 2 y Nivel 3 para los instrumentos financieros medidos a valor razonable en el estado de situación financiera, así como también los datos de entrada no observables significativos usados.

Instrumentos financieros medidos a valor razonable:

<b>Tipo</b>	<b>Técnica de valuación</b>
Instrumentos de deuda corporativa	Comparación de mercado/flujo de efectivo descontado: El valor razonable se estima considerando el valor presente de los flujos esperados calculados, usando tasas de descuento derivadas de precios cotizados de instrumentos con un vencimiento similar, cotizados en mercados activos.
Swaps de tasa de interés	Modelos de swaps de tasas: El valor razonable se calcula como el valor presente de los flujos de efectivo netos futuros estimados. Las estimaciones de los flujos de efectivo de tasa flotante futuros se basan en tasas swaps cotizadas, precios futuros o tasas deudoras interbancarias. Los flujos de efectivo son descontados usando una curva de rendimiento creada a partir de fuentes similares y que refleja la tasa interbancaria de referencia correspondiente usada por los participantes del mercado para este propósito cuando fijan los precios de los swaps de tasa de interés, así como colateral otorgado o recibido. La estimación del valor razonable está sujeta a un ajuste por riesgo de crédito que refleja el riesgo de crédito del Grupo y de la contraparte; este ajuste se calcula con base en diferenciales de crédito derivados de precios de bonos o permutas de incumplimiento crediticio.
Otros pasivos financieros *	Flujos de efectivo descontados: El modelo de valuación considera el valor presente del pago esperado y descontado, usando una tasa de descuento ajustada por riesgo.

\* Los otros pasivos financieros incluyen préstamos bancarios garantizados y no garantizados, emisiones de bonos no garantizados, pagarés convertibles-componente de pasivo, acciones preferentes rescatables, préstamos de asociadas y obligaciones por arrendamiento financiero.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### Transferencias entre el Nivel 1 y el Nivel 2

No se han efectuado transferencias del Nivel 2 al Nivel 1, ni viceversa, durante 2018, y no hubo transferencias entre estos 2 niveles en 2017.

### Valores razonables Nivel 3

Durante 2018 y 2017, el Grupo no presentó ninguno de los valores razonables de sus instrumentos financieros como Nivel 3.

#### (28) Otros ingresos (gastos)-

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
<i>Otros ingresos:</i>		
Utilidad neta en venta de propiedades y equipo y/o material obsoleto	\$ -	1,091,508
Utilidad en venta de subsidiaria	-	91,756
Otros	<u>138,165</u>	<u>90,598</u>
	<u>138,165</u>	<u>1,273,862</u>
Contingencias laborales y otras	41,788	54,500
Pérdida neta en venta de propiedades y equipo y/o material obsoleto	299,724	-
Reserva material obsoleto	-	110,000
Otros	<u>112,784</u>	<u>111,391</u>
	<u>454,296</u>	<u>275,891</u>
Otros (gastos) ingresos, neto	\$ (316,131)	997,971

#### (29) Sueldos, salarios y beneficios-

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Sueldos y salarios	\$ 12,226,350	10,689,880
Contribuciones sociales	1,327,170	1,326,624
Gastos relacionados con planes de beneficios definidos	<u>306,621</u>	<u>206,990</u>
	<u>\$ 13,860,141</u>	<u>12,223,494</u>

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

### (30) Ingresos y costos financieros-

	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Ingresos por intereses en depósitos bancarios y otras inversiones	\$ 304,699	308,957
Utilidad por valuación en instrumentos financieros derivados, neta	-	175,028
Utilidad cambiaria, neta	<u>204,034</u>	<u>-</u>
Ingresos financieros	<u>508,733</u>	<u>483,985</u>
Gastos por intereses en pasivos financieros	1,872,249	1,591,641
Comisiones de tarjetas de crédito	1,060,433	1,004,927
Intereses en obligaciones laborales	253,302	238,884
Pérdida por valuación en instrumentos financieros derivados, neta	84,338	-
Pérdida cambiaria, neta	-	490,478
Comisiones bancarias	288,771	266,905
Intereses pagados a partes relacionadas	12,729	16,224
Otros gastos financieros	<u>76,176</u>	<u>135,893</u>
Costos financieros	<u>3,647,995</u>	<u>3,744,952</u>
Costos financieros netos, reconocidos en resultados	\$ <u>(3,139,262)</u>	<u>(3,260,967)</u>
Total de otros costos financieros reconocidos en otros resultados integrales	\$ <u>(29,379)</u>	<u>(894,975)</u>

### (31) Contingencias y compromisos-

Los pasivos por contingencias se reconocen cuando es probable que un pasivo se ha incurrido y su importe puede estimarse razonablemente. Cuando una estimación razonable no se puede hacer, se hace una revelación en forma cualitativa en las notas a los estados financieros consolidados. Los ingresos, utilidades o activos no se contabilizan hasta que existe certeza de su realización.



## **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias**

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

Al 31 de diciembre de 2018, el Grupo no tiene asuntos contingentes de importancia.

### **Contingencias:**

- a. Están en proceso juicios laborales por aproximadamente \$165.1 millones. Este importe representa las pretensiones de los demandantes y no consideran salarios caídos eventualmente acumulables en caso de que los resultados de los laudos correspondientes sean adversos al Grupo. El Grupo y sus asesores han establecido que un monto de \$112.3 millones se considera suficiente para cubrir posibles resultados adversos, mismo que ha sido provisionado.
- b. En adición, el Grupo tiene juicios y reclamaciones que se derivan del curso normal de sus operaciones, en algunos casos es demandada y en otros demandantes. El Grupo con apoyo de sus asesores legales considera que las resoluciones finales de estos asuntos no tendrán, en su caso, repercusiones adversas de importancia en su situación financiera y resultados.

### **Compromisos:**

- a. En relación con arrendamientos operativos y préstamos documentados, los compromisos adquiridos están revelados en las Notas 15 y 20.
- b. El Grupo tiene contratos por proveeduría y abastecimiento de servicios (adicionales a los revelados expresamente en esta nota), materiales y accesorios, siendo los más importantes los relativos a combustible. Los importes están limitados a lo que se establezca en los pedidos. Adicionalmente, el Grupo tiene varios contratos de servicios relacionados con servicio de mantenimiento para su flota.
- c. La Compañía como miembro de “Sky Team” (“alianza”), debe operar de acuerdo con lo establecido en el contrato respectivo, principalmente en lo relativo a:
  - I. Cumplimiento con los requerimientos de la alianza que incluyen entre otros el apego a estándares de seguridad, servicio y valor de marca, el permitir accesos a programas de viajero frecuente, etc.,
  - II. Cumplimiento con las condiciones para operar a las cuales están sometidos los participantes, quienes son sujetos de rendición de cuentas y supervisión periódica por parte de la alianza,
  - III. Contribuir en la parte proporcional correspondiente para fondear anualmente el presupuesto de promoción, administración y operación de la alianza.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

En el contrato están previstos diversos supuestos para su terminación anticipada sin responsabilidad alguna para sus miembros, como son insolvencia y liquidación. Adicionalmente, puede haber terminación para el participante en caso de incumplimiento con lo establecido; estando previsto como causas de terminación el que la Compañía sea adquirida por una línea aérea ajena a la alianza o por venta de activos. Salvo en el caso de terminación por mandato de autoridad que se considera una causa sin responsabilidad para cualquiera de los participantes, otros motivos atribuibles a la Compañía que produzcan su salida de la alianza, darían lugar al pago de una pena convencional a cargo de esta Compañía, equivalente a 10.5 millones de euros, conforme al nuevo acuerdo, el cual expirará el 21 de junio de 2020, estando previstas renovaciones por períodos de cinco años.

- d. La Compañía tiene ciertos contratos por concepto de cooperación comercial con Delta, con el propósito que las vigencias y derechos de terminación sobre los mismos sean similares entre sí. Los objetivos de esta alianza incluyen entre otros el mejorar el desempeño de ventas, establecer y combinar las mejores prácticas comerciales, delinear estrategias de mercadotecnia, etc. Estos contratos comprenden principalmente los acuerdos de código compartido, acceso a salones, y programa de viajero frecuente. Los contratos tienen una cláusula de exclusividad, con excepciones limitadas, que impide a cualquiera de las partes realizar (a la Compañía con aerolíneas estadounidenses y a Delta con aerolíneas mexicanas) alianzas similares. La parte que no cumpla con la limitación mencionada, tendría que compensar en la forma de liquidación de daños a la otra parte, en una cantidad variable basada a la fecha de aniversario del contrato firmado. Esta compensación no se hace efectiva si el incumplimiento se hace por cambio de los accionistas actuales de la Compañía.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

El 8 de mayo 2017 la Compañía inició junto con Delta su Acuerdo de Colaboración Conjunta (“ACC”), para operar vuelos transfronterizos entre México y los Estados Unidos. La Compañía y Delta confirmaron al Departamento de Transporte de EEUU (“DOT” por sus siglas en inglés) y a la Comisión Federal de Competencia en México (“COFECE”) que han cumplido con todos los requerimientos para que poder implementar el ACC. Esta es la primera alianza inmunizada transfronteriza entre México y los Estados Unidos, mediante la cual las aerolíneas podrán incrementar su competitividad y ofrecer más rutas a sus clientes. Así, al ofrecer una mayor variedad de servicios y horarios más convenientes, los clientes de ambas compañías se verán beneficiados. A través de este ACC, la Compañía y Delta trabajan de manera conjunta para mejorar la experiencia de los pasajeros en el aire y también en tierra al invertir en instalaciones, puertas de abordaje y salones para pasajeros frecuentes dentro de los aeropuertos en donde operan. Asimismo, ambas compañías pueden poner en marcha ventas conjuntas e iniciativas de mercadotecnia en ambos países.

Adicionalmente, el Grupo ha firmado acuerdos de código compartido y viajero frecuente con otras aerolíneas.

### e. Modernización de la flota

Al 31 de diciembre de 2018, el Grupo ha realizado los siguientes acuerdos para la renovación de su flota:

- (i) Adquirir de los fabricantes como entregas firmes, sesenta Boeing 737MAX de cabina angosta, y seis Boeing B787-9; al 31 de diciembre 2018 cinco y seis equipos respectivamente ya han sido incorporados a la flota. Para el año 2019 se planea recibir seis B737MAX. En adición a las entregas firmes, se cuenta con la posibilidad de adquirir aviones adicionales en ambas series, los cuales están sujetas a la reconfirmación por parte de Grupo Aeroméxico.
- (ii) Algunas de las aeronaves a ser incorporadas en el 2019 conforme al párrafo anterior, podrán ser adquiridas mediante diversos esquemas de financiamiento, incluyendo mecanismos de instrumentos financieros derivados, así como también operaciones de compraventa y arrendamiento de regreso, conforme se vayan adquiriendo a arrendadores extranjeros, en un monto no inferior al de su precio de adquisición, y/o podrán ser incorporadas mediante el apoyo de instituciones financieras gubernamentales (“*Export Credit Agency*”).
- (iii) Tomar en arrendamiento operativo un B737MAX y dos B787-9 en el futuro, por períodos que pudieran estar entre 9 y 12 años.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

- (iv) Devolución de siete aviones B737-700 y un Embraer E170 en 2019.
- (v) Los compromisos actuales relativos a las entregas en firme de adquisición de flota, convertidos al tipo de cambio del 31 de diciembre 2018, son los siguientes:

2019	\$	3,932,831
2020		6,034,789
2021		11,203,257
2022		9,050,229
2023		<u>2,781,376</u>
	\$	<u>33,002,482</u>

- f. El 19 de enero 2018, el Grupo informó, en seguimiento al comunicado emitido el 21 de abril de 2015, que la COFECE le notificó, al igual que a otras aerolíneas, un Dictamen de Probable Responsabilidad (el “Dictamen”) en el expediente IO-002-2015 relacionado con la “investigación por la posible comisión de prácticas monopólicas absolutas en el mercado de servicios al público de transporte aéreo de pasajeros y/o carga con origen y/o destino en el territorio nacional”. En el referido Dictamen, la Autoridad Investigadora de la COFECE imputa de manera presuntiva a Aeroméxico su probable responsabilidad en la comisión de dichas prácticas. Es pertinente destacar que por tratarse de hechos que habrían ocurrido en la década pasada, el Dictamen está fundado en la anterior Ley Federal de Competencia Económica. El Grupo dio respuesta en tiempo y forma al contenido del Dictamen. A la fecha de la emisión de los estados financieros, no se ha imputado responsabilidad definitiva a Aeroméxico, únicamente se le llamó al procedimiento ante la COFECE a efecto de ejercer su garantía de audiencia con la finalidad de esclarecer los hechos narrados en el Dictamen y establecer su defensa. El Grupo continuará cooperando con la COFECE, ejerciendo los medios de defensa procedentes a su alcance.

El 22 de enero de 2018, Grupo Aeroméxico informó en relación con el comunicado “COFECE-003-2018” de fecha 21 de enero de 2018 lo siguiente:

- 1. Difiere sobre la validez de la acusación de la COFECE.

## Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

### Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

2. Manifiesta su desacuerdo sobre la aplicabilidad de la multa máxima señalada por la COFECE en dicho comunicado. Dada la época en que sucedieron los supuestos hechos referidos por la COFECE, el marco legal aplicable señalado en el propio Dictamen es la Ley Federal de Competencia Económica, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 24 de diciembre de 1992 (con su reforma del 28 de junio de 2006), la cual era el ordenamiento aplicable al tiempo donde sucedieron las supuestas conductas, en términos de lo expuesto por la autoridad investigadora de la COFECE en el Dictamen que refiere que “estuvo vigente y por ende es aplicable a las conductas analizadas en el presente Dictamen” (página 4 del Dictamen).
3. La aerolínea continuará cooperando con la COFECE y ejercerá los medios de defensa procedentes (ver Nota 32).

#### **(32) Eventos subsecuentes-**

Al 19 de marzo de 2019, fecha de emisión de los estados financieros consolidados, los eventos subsecuentes más significativos se muestran a continuación:

- a) Inestabilidad en los precios del combustible consumido por la Compañía. Al 19 de marzo de 2019, el precio es de 2.38 dólares por galón y al 31 de diciembre de 2018, era de 2.20 dólares por galón, mientras que el promedio para 2018, fue de 2.37 dólares por galón.
- b) Al 19 de marzo de 2019, el tipo de cambio del peso con referencia al dólar es de \$19.33 pesos y al 31 de diciembre de 2018 era de \$19.65, mientras que el promedio para el año 2018 fue de \$19.23 pesos por dólar.
- c) En relación a lo expuesto en la Nota 31 f., el Grupo presentó el 9 de febrero de 2019, un escrito de alegatos por lo que se tuvo por integrado el expediente, en donde el pleno de la COFECE tiene un plazo de cuarenta días hábiles para dictar la resolución definitiva, donde podrá determinar: i) declarar sin responsabilidad al Grupo, o bien ii) sancionar al Grupo por la supuesta conducta imputada. En caso de que la resolución definitiva ocasione algún perjuicio al Grupo, ésta podrá ser impugnada por medio de la interposición de un juicio de amparo indirecto.
- d) El 11 de marzo de 2019, la Compañía decidió suspender temporalmente la operación de sus seis equipos Boeing B737 MAX8 en tanto se cuente con información contundente sobre las investigaciones que el fabricante y las autoridades aeronáuticas correspondientes están llevando a cabo, derivadas del accidente sufrido recientemente en el vuelo ET302 de Ethiopian Airlines. Mientras tanto, los vuelos que se operaban con estos aviones serán cubiertos con el resto de la flota de la Compañía.
- e) La Compañía ha firmado contratos de prestación de servicios dentro del curso normal de sus operaciones.



## INFORMES

*a la Asamblea General Ordinaria Anual de Accionistas por el ejercicio  
concluido el 31 de diciembre de 2017*

Conforme a la Ley del Mercado de Valores

## GENERAL

El artículo 28, fracción IV de la Ley del Mercado de Valores requiere al Consejo de Administración la presentación de los siguientes informes a la Asamblea General Ordinaria Anual de Accionistas en los siguientes términos:

*"Artículo 28.- El consejo de administración deberá ocuparse de los asuntos siguientes:*

*[...]*

*IV. Presentar a la asamblea general de accionistas que se celebre con motivo del cierre del ejercicio social:*

- a) Los informes a que se refiere el artículo 43 de esta Ley.*
- b) El informe que el director general elabore conforme a lo señalado en el artículo 44, fracción XI de esta Ley, acompañado del dictamen del auditor externo.*
- c) La opinión del consejo de administración sobre el contenido del informe del director general a que se refiere el inciso anterior.*
- d) El informe a que se refiere el artículo 172, inciso b) de la Ley General de Sociedades Mercantiles en el que se contengan las principales políticas y criterios contables y de información seguidos en la preparación de la información financiera.*
- e) El informe sobre las operaciones y actividades en las que hubiere intervenido conforme a lo previsto en esta Ley."*

Por lo anterior, a continuación se presentan los siguientes informes:

INFORME DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	3
INFORME DEL DIRECTOR GENERAL	6
INFORME DEL COMITÉ DE AUDITORÍA	8

Ciudad de México, a 24 de abril de 2018.

## INFORME DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

A la Asamblea General Ordinaria de Accionistas de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.

Estimados Accionistas:

De conformidad con lo previsto en el artículo 28, fracción IV, incisos c), d) y e) de la Ley del Mercado de Valores y en apego a las recomendaciones contenidas en el Código de Mejores Prácticas Corporativas del Consejo Coordinador Empresarial, en nombre del Consejo de Administración de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. (en lo sucesivo, la "Sociedad"), presento a ustedes la opinión e informes que se rinden a continuación, todos ellos relacionados al ejercicio social concluido el 31 de diciembre de 2017.

### ***1. Opinión sobre el contenido del Informe del Director General de la Sociedad.***

En relación con el informe que se adjunta al presente y que fue rendido por el director general de la Sociedad en términos de lo previsto en el artículo 44, fracción XI de la Ley del Mercado de Valores (en lo sucesivo, el "Informe del Director General"), y en cumplimiento a lo establecido en el artículo 28, fracción IV, inciso c) de la citada Ley del Mercado de Valores, y después de haber sostenido juntas diversas con el director general de la Sociedad y con los directivos relevantes de las personas morales que ésta controla, y habiendo revisado la información y documentación de soporte necesaria, así como haber escuchado las explicaciones de los mismos respecto del Informe del Director General; el Consejo de Administración de la Sociedad considera, apoyándose, entre otros elementos, en el dictamen del auditor externo y en la opinión que al respecto le proporcionó el Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, que el Informe del Director General que se rinde a esta Asamblea, es adecuado y suficiente y que: **(i)** las políticas y criterios contables y de información seguidas por la Sociedad son adecuadas y suficientes, tomando en consideración las circunstancias particulares de la misma; **(ii)** dichas políticas y criterios han sido aplicados consistentemente en la información presentada por el director general; y **(iii)** en consecuencia de lo anterior, la información presentada por el director general refleja en forma razonable la situación financiera y los resultados consolidados de la Sociedad correspondientes al ejercicio social 2017.

### ***2. Informe en términos del artículo 172, inciso b) de la Ley General de Sociedades Mercantiles.***

Habiendo revisado los estados financieros consolidados auditados de la Sociedad al 31 de diciembre de 2017, el informe de los auditores externos independientes, así como las políticas de contabilidad utilizadas en su elaboración, incluidas, en su caso, sus modificaciones y correspondientes efectos, y después de haber escuchado los comentarios de los auditores externos independientes, quienes son responsables de expresar su opinión sobre la razonabilidad de los estados financieros consolidados auditados de la Sociedad y su conformidad con las Normas Internacionales de



Información Financiera (*International Financial Reporting Standards*, en lo sucesivo y por sus siglas en inglés, los "IFRS"), el Consejo de Administración de la Sociedad recomienda a la Asamblea General Ordinaria de Accionistas de la Sociedad su aprobación, considerando que los estados financieros consolidados auditados de la Sociedad reflejan de manera razonable su situación financiera al 31 de diciembre de 2017.

De igual forma, el Consejo de Administración de la Sociedad informa que las políticas y criterios contables utilizados para la preparación de los estados financieros consolidados auditados y la información financiera de la Sociedad, por parte de la administración de la sociedad, fueron revisadas, analizadas y aprobadas en su oportunidad por el Comité de Auditoría y Prácticas Societarias y el Consejo de Administración de la Sociedad y que las mismas se explican en las notas de los estados financieros consolidados auditados antes mencionados.

**3. Informe a que se refiere el artículo 28, fracción IV, inciso e) de la Ley del Mercado de Valores respecto a las operaciones y actividades en las que el Consejo de Administración de la Sociedad intervino durante el ejercicio social 2017.**

A continuación se describen las principales actividades y operaciones en las que intervino el Consejo de Administración durante el ejercicio social 2017:

- a) El análisis, discusión y aprobación de las diversas alternativas de crecimiento, planes de inversión y adquisiciones de la Sociedad que se presentaron durante el ejercicio social 2017;
- b) La discusión, revisión y aprobación de los estados de resultados y los balances generales consolidados de la Sociedad (preparados de acuerdo con los IFRS), elaborados por la administración de la Sociedad, así como de los Estados Financieros Consolidados Auditados de la Sociedad correspondientes al ejercicio social 2017;
- c) La discusión, análisis y aprobación de operaciones con partes relacionadas, así como de propuestas para la adquisición de acciones de la Sociedad que requieren autorización del Consejo de Administración;
- d) La discusión, revisión y aprobación de los informes sometidos a su consideración por el director general de la Sociedad, en los cuales se destacaron, entre otros aspectos, los principales indicadores operativos de la Sociedad y sus subsidiarias, así como las oportunidades de negocio que se presentaron en los mercados en los que estas últimas operan;
- e) El análisis, discusión, toma de nota, y en su caso, aprobación de los diversos informes y reportes rendidos por los directivos relevantes de la Sociedad sobre los asuntos más relevantes de la Sociedad y de sus subsidiarias;
- f) La presentación de las propuestas de aplicación de utilidades, decreto de dividendos, cancelación de acciones en tesorería e incremento en los recursos para la adquisición de acciones propias así como la aprobación de las convocatorias a las Asambleas Generales de Accionistas de la Sociedad;

- g) El análisis y discusión de los diversos informes, asuntos y recomendaciones que fueron sometidos a su consideración por el Comité de Auditoría y Prácticas Societarias de la Sociedad.
- h) El análisis y discusión de los informes, asuntos y recomendaciones que fueron sometidos a su consideración por el Comité de Nominaciones y Compensaciones de la Sociedad; y
- i) La aprobación del presupuesto preliminar correspondiente al ejercicio social 2018, puesto a su consideración por el director general de la Sociedad.

Finalmente, cabe destacar que la información relevante relacionada con las actividades en las que intervino el Consejo de Administración de la Sociedad ha sido, en lo conducente, debidamente divulgada por la Sociedad en estricto apego a la legislación vigente y aplicable a las emisoras de valores.

Atentamente,



Lic. Francisco Javier de Arrigunaga  
Gómez del Campo  
Presidente del Consejo de Administración

Ciudad de México, a 23 de abril de 2018.

**INFORME DEL DIRECTOR GENERAL**

Al Consejo de Administración de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.

Estimados señores consejeros:

De conformidad con lo previsto en el artículo 44, fracción XI de la Ley del Mercado de Valores y artículos correlativos de la Ley General de Sociedades Mercantiles, por este medio me complace presentar a su consideración el informe sobre las actividades realizadas por la dirección general de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. (en lo sucesivo e indistintamente, la "Sociedad" o "Aeroméxico"), durante el ejercicio social concluido el 31 de diciembre de 2017, el cual deberá ser leído y analizado conjuntamente con el dictamen del auditor externo de fecha 9 de abril de 2018, emitido a la Asamblea General de Accionistas de la Sociedad, el cual forma parte integrante de los Estados Financieros Consolidados Auditados de la Sociedad al 31 de diciembre de 2017 y que se adjunta al presente informe.

Haciendo referencia a la situación financiera, resultados integrales, al patrimonio y los cambios en la situación financiera consolidados de la Sociedad durante el ejercicio social 2016, me permito hacer de su conocimiento lo siguiente (montos expresados en pesos mexicanos):<sup>1</sup>

- i. Nuestros ingresos totalizaron \$61,481,197,000 (Sesenta y Un Mil Cuatrocientos Ochenta y Un Millones Ciento Noventa y Siete Mil pesos) en el 2017, 14% más que los ingresos obtenidos durante el ejercicio social 2016, impulsados por mayores ingresos pasaje, ingresos por carga y otros ingresos de operación, asociados a servicios complementarios a pasajeros;
- ii. La utilidad de operación de la Sociedad durante el 2017 fue de \$3,110,075,000 (Tres Mil Ciento Diez Millones Setenta y Cinco Mil pesos);
- iii. La Sociedad registró una utilidad neta de \$18,155,000 (Dieciocho Millones Ciento Cincuenta y Cinco Mil pesos) durante el 2017;
- iv. La utilidad por acción en el ejercicio social 2017, fue de \$0.026 (Veintiseis Milésimos de Peso);
- v. Conjuntamente nuestros gastos de capital netos y recompra de acciones totalizaron \$11,425,032,000 (Once Mil Cuatrocientos Veinticinco Millones Treinta y Dos Mil pesos), de los cuales (i) \$10,742,769,000 (Diez Mil Setecientos Cuarenta y Dos Millones Setecientos Sesenta y Nueve Mil pesos) representaron inversión en equipo; y (ii) \$682,263,000 (Seiscientos Ochenta y Dos Millones Doscientos Sesenta y Tres Mil pesos) se destinaron a recompra de acciones; y

---

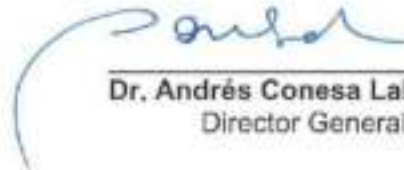
<sup>1</sup> Nota: por favor confirmar aplicabilidad de los comentarios a la información financiera.

- vi. Nuestra deuda neta financiera aumentó en \$3,686,615,000 (Tres Mil Seiscientos Ochenta y Seis Millones Seiscientos Quince Mil pesos) para situarse en \$34,365,707,000 (Treinta y Cuatro Mil Trescientos Sesenta y Cinco Millones Setecientos Siete Mil pesos).

Por otra parte, al 31 de diciembre de 2017, operamos aproximadamente 589 vuelos diarios de pasajeros en servicio regular volando a 43 destinos nacionales y 49 destinos internacionales desde México, incluyendo 27 en Estados Unidos y Canadá, 7 en Sudamérica, 8 en Centroamérica y el Caribe, 4 en Europa y 3 en Asia, y transportamos aproximadamente 20.7 millones de pasajeros tanto en vuelos nacionales como en vuelos internacionales.

Finalmente y como se los he manifestado en años anteriores, les reitero mi compromiso de seguir alcanzando los objetivos que nos hemos propuesto en el mejor interés de la Sociedad.

Atentamente,



**Dr. Andrés Conesa Labastida**  
Director General

Anexo: Dictamen del auditor externo.

Ciudad de México, a 23 de abril de 2018.

#### INFORME DEL COMITÉ DE AUDITORÍA

Al Consejo de Administración de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.

Estimados señores consejeros:

De conformidad con lo previsto en el artículo 43 de la Ley del Mercado de Valores, el suscrito en mi carácter de presidente del comité de auditoría y prácticas societarias de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. (en lo sucesivo, la "Sociedad"), someto a su consideración el presente informe de operaciones y actividades realizadas por el comité de auditoría y prácticas societarias de la Sociedad (en lo sucesivo, el "Comité"), durante el ejercicio social concluido el 31 de diciembre de 2017.

Como es de su conocimiento, el Comité tiene, entre otras diversas responsabilidades y funciones, la de informar el estado que guardan los mecanismos de control interno de la Sociedad y de sus subsidiarias, siendo el órgano social responsable de conocer sobre sus posibles deficiencias, así como de aquellos aspectos que requieren mejoría, tomando en cuenta para ello las opiniones, informes, comunicados así como los dictámenes de auditoría emitidos por los auditores externos independientes de la Sociedad, es por ello que durante el ejercicio social 2017, el Comité se reunió en 4 ocasiones.

En las Sesiones del Comité siempre estuvieron presentes la mayoría de los miembros que lo integran asistidos por el secretario y/o el prosecretario del Consejo de Administración de la Sociedad, quienes elaboraron las actas que contienen las resoluciones válidamente adoptadas en las Sesiones del Comité, las cuales han sido debidamente transcritas en el libro correspondiente. Asimismo, en las sesiones del Comité participaron los representantes de KPMG Cárdenas Dosal, S.C., auditores externos independientes de la Sociedad así como los directivos relevantes de la Sociedad y sus subsidiarias e incluso en ciertas ocasiones, dependiendo de los temas a ser tratados en el orden del día correspondiente, se contó con la presencia de invitados especiales.

La administración de la Sociedad tiene la responsabilidad básica de elaborar y emitir los estados financieros con base en las Normas Internacionales de Información Financiera (*International Financial Reporting Standards*, en lo sucesivo y por sus siglas en inglés, los "IFRS"), preparar en tiempo y forma la información financiera y demás información a ser divulgada en los diversos mercados de valores en los que actualmente participa la Sociedad e implantar los mecanismos de control interno que correspondan. Por su parte, el Comité ha revisado, a nombre del Consejo de Administración, los Estados Financieros Consolidados Auditados de la Sociedad y sus subsidiarias al 31 de diciembre de 2017. La revisión antes mencionada incluyó, entre otros aspectos relevantes, el análisis y la aprobación de políticas, procedimientos y prácticas contables de la Sociedad.

Durante el ejercicio social 2017, el Comité realizó, entre otras, las siguientes actividades:

1. Revisó, analizó y aprobó las principales políticas contables seguidas por la Sociedad para la elaboración de su información financiera, haciendo constar que en el ejercicio social 2017, las políticas contables de la Sociedad se ajustaron en concordancia a los IFRS;
2. Colaboró en la supervisión para el cumplimiento de los contratos de auditoría así como la evaluación de sus resultados;
3. Formuló recomendaciones al Consejo de Administración sobre las bases para la elaboración y difusión de la información financiera de la Sociedad, así como los lineamientos generales en materia de control interno;
4. Revisó el estado que guardan los mecanismos de control interno y de auditoría integral de la Sociedad y sus subsidiarias, considerando la relevancia de éstas últimas en la situación general de la primera, para lo cual revisamos el dictamen de auditoría externa y nos entrevistamos con los auditores externos independientes así como con diversos miembros de la administración de la Sociedad. Al respecto, no encontramos deficiencias y/o desviaciones materiales que reportar en adición a aquellas respecto a las cuales, en su caso, se tomaron las medidas correspondientes y se informó al Consejo de Administración y/o al mercado, según correspondió;
5. Implementó las medidas preventivas y correctivas que se consideraron apropiadas para evitar y, en su caso, sancionar incumplimientos a los lineamientos y políticas de operación y registro contable de la Sociedad y sus subsidiarias;
6. Evaluó la labor realizada por los auditores externos independientes de la Sociedad y concluyó que fue satisfactoria. De igual forma, se recibió de dichos auditores la confirmación relativa a su independencia. En adición a lo anterior, entrevistamos a los auditores externos independientes de la Sociedad con la finalidad de verificar que cumplieran con los requisitos de independencia y de rotación de personal;
7. Revisó conjuntamente con los auditores externos independientes de la Sociedad, los análisis y comentarios elaborados durante la auditoría integrada de la Sociedad, así como los procedimientos utilizados y el alcance de los mismos;
8. Mantuvo comunicación periódica con los auditores internos y externos de la Sociedad, para conocer sus comentarios y observaciones, promoviendo activamente la coordinación entre las labores de los auditores externos independientes y la administración de la Sociedad;
9. Sostuvo reuniones con la administración de la Sociedad para dar seguimiento a las observaciones formuladas con respecto a los mecanismos de control de riesgos a los que se encuentra sujeta la Sociedad;
10. Revisó, analizó y tomó nota de los reportes periódicos sobre los resultados del plan de auditoría integrada correspondiente al ejercicio social 2017, rendidos por los auditores externos independientes de la Sociedad;
11. Revisó y analizó determinadas transacciones con partes relacionadas, mismas que se describen en las notas a los estados financieros consolidados auditados de

12. Revisó los estados financieros consolidados auditados de la Sociedad al 31 de diciembre de 2017, el informe de los auditores externos independientes, así como las políticas de contabilidad utilizadas en la elaboración de los estados financieros. Después de haber escuchado los comentarios de los auditores externos independientes, quienes son responsables de expresar su opinión sobre la razonabilidad de los estados financieros y su conformidad con los IFRS, recomendó al Consejo de Administración de la Sociedad su aprobación con la finalidad de que éstos sean presentados para su aprobación a la asamblea general ordinaria anual de accionistas de la Sociedad que se convóque para tal efecto.
13. Dio seguimiento a las resoluciones adoptadas en las asambleas generales de accionistas de la Sociedad así como en las sesiones de su Consejo de Administración.
14. Valoró, revisó y autorizó diversas propuestas de honorarios correspondientes a servicios complementarios y/o diferentes a los de auditoría sometidas a nuestra consideración por los auditores externos independientes de la Sociedad y asegurándose que el monto de dichos servicios no constituyera un impedimento a su independencia. De igual forma, se revisaron los servicios prestados por los expertos independientes contratados por la Sociedad.
15. Revisó y analizó el informe del consejo de administración respecto de la situación corporativa de la Sociedad, incluyendo la revisión de la documentación legal de la Sociedad.
16. Revisó las principales premisas e indicadores del presupuesto anual de la Sociedad.
17. Revisó y analizó determinadas operaciones con personas relacionadas y operaciones con acciones de la Sociedad que requieren opinión del Comité, mismas que se describen en las notas a los estados financieros consolidados auditados de la Sociedad al 31 de diciembre de 2017 y recomendó al Consejo de Administración de la Sociedad la aprobación de aquellas que se consideraron apropiadas.

Se rinde el presente informe con la finalidad de cumplir con los requisitos previstos en la Ley del Mercado de Valores, haciendo notar que para su elaboración, se escuchó la opinión de los directivos relevantes de la Sociedad.

Atentamente,



**Dr. Luis de la Calle Pardo**  
Presidente del Comité de Auditoría  
y Prácticas Societarias

Ciudad de México, a 23 de abril de 2018.

**Al Consejo de Administración de  
Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.**

Ref.- Estados Financieros Auditados opinión del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias y evaluación de Auditores Externos.

Estimados señores:

Esta opinión tiene por objeto (i) en términos del artículo 28, fracción III, inciso i), de la Ley del Mercado de Valores (la "**LMV**"), expresar la opinión del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias de la Sociedad (el "**Comité**") sobre los estados financieros consolidados de la Sociedad y sus subsidiarias al 31 de diciembre de 2017 para su eventual aprobación del Consejo de Administración de la Sociedad, y (ii) en términos del artículo 42, fracción II, inciso b), de la LMV, evaluar el desempeño de los Auditores Externos (según este término se define más adelante) de la Sociedad durante el mencionado ejercicio.

La administración de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. (la "**Sociedad**"), tiene la responsabilidad de emitir los estados financieros con base en Normas Internacionales de Información Financiera conocidas por sus siglas en inglés como IFRS (International Financial Reporting Standards), preparar en tiempo y forma la información financiera e instrumentar los sistemas de control interno. Por su parte, el Comité, entre otras responsabilidades, debe analizar y discutir los estados financieros de la Sociedad con las personas responsables de su elaboración y revisión y, con base a ello recomendar o no su aprobación al Consejo de Administración.

Asimismo, el Comité debe evaluar el desempeño de los Auditores Externos, quienes son responsables de expresar su opinión sobre la razonabilidad de los estados financieros de la Sociedad y la conformidad de éstos con las Normas Internacionales de Información Financiera conocidas por sus siglas en inglés como IFRS (International Financial Reporting Standards). Al efecto el Comité ha considerado que los socios de la firma KPMG Cárdenas Dosal, S.C. (los "**Auditores Externos**") cumplen con los requisitos necesarios de calidad profesional e independencia de acción, intelectual y económica requerida, por lo que se recomendó al Consejo de Administración de la Sociedad los nombrara para examinar y emitir el informe sobre los estados financieros de la Sociedad y sus subsidiarias al 31 de diciembre de 2017, mismo que se materializó en el dictamen de fecha 9 de abril de 2018 que se agrega como **Anexo "A"** de este comunicado.



Basados en el trabajo realizado por el Comité, así como el área de Auditoría Externa de la Sociedad y los Auditores Externos, y con el sustento del dictamen de los Auditores Externos que se ha agregado como Anexo "A" de este comunicado, por delegación expresa del Consejo de Administración se someta para la aprobación de la próxima Asamblea General de Accionistas, los Estados Financieros consolidados por el año fiscal terminado el 31 de diciembre de 2017 de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. y sus subsidiarias.

Por lo anterior y por el acuerdo del Comité en su sesión del día 16 de abril de 2018, se emite la presente:

Atentamente,



**Dr. Luis de la Calle Pardo**  
Presidente del Comité de Auditoría  
y Prácticas Societarias

Ciudad de México, a 23 de abril de 2018.

**Al Consejo de Administración de  
Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.**

Ref.- Informe respecto al dictamen fiscal del ejercicio 2016 de la Sociedad y sus subsidiarias.

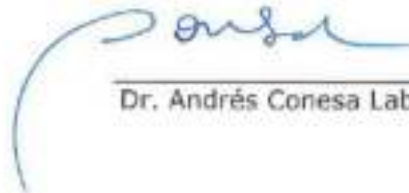
Estimados señores:

Con fundamento en la fracción XIX del artículo 76 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, se adjunta al presente como **Anexo "A"** el informe sobre la revisión de la situación fiscal correspondiente al ejercicio fiscal 2016 de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. (la "**Sociedad**") y sus subsidiarias a que se refiere la fracción III del artículo 52 del Código Fiscal de la Federación, presentado en tiempo y forma ante la autoridad competente, a ser distribuido entre los accionistas de la Sociedad.

Con fundamento en el artículo 32-A del Código Fiscal de la Federación, les manifestamos que la presentación del dictamen fiscal correspondiente al ejercicio fiscal 2017 será a más tardar el 15 de junio de 2018.

Sin más por el momento, estoy a su disposición para cualquier duda o aclaración al respecto.

Atentamente,



Dr. Andrés Conesa Labastida



## INFORMES

*a la Asamblea General Ordinaria Anual de Accionistas por el ejercicio  
concluido el 31 de diciembre de 2018*

Conforme a la Ley del Mercado de Valores

## GENERAL

El artículo 28, fracción IV de la Ley del Mercado de Valores requiere al Consejo de Administración la presentación de los siguientes informes a la Asamblea General Ordinaria Anual de Accionistas en los siguientes términos:

**“Artículo 28.-** El consejo de administración deberá ocuparse de los asuntos siguientes:

[...]

**IV.** Presentar a la asamblea general de accionistas que se celebre con motivo del cierre del ejercicio social:

- a) Los informes a que se refiere el artículo 43 de esta Ley.
- b) El informe que el director general elabore conforme a lo señalado en el artículo 44, fracción XI de esta Ley, acompañado del dictamen del auditor externo.
- c) La opinión del consejo de administración sobre el contenido del informe del director general a que se refiere el inciso anterior.
- d) El informe a que se refiere el artículo 172, inciso b) de la Ley General de Sociedades Mercantiles en el que se contengan las principales políticas y criterios contables y de información seguidos en la preparación de la información financiera.
- e) El informe sobre las operaciones y actividades en las que hubiere intervenido conforme a lo previsto en esta Ley.”

Por lo anterior, a continuación se presentan los siguientes informes:

INFORME DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN .....	3
INFORME DEL DIRECTOR GENERAL .....	6
INFORME DEL COMITÉ DE AUDITORÍA .....	8

Ciudad de México, a 23 de abril de 2019.

## **INFORME DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN**

A la Asamblea General Ordinaria de Accionistas de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.

Estimados Accionistas:

De conformidad con lo previsto en el artículo 28, fracción IV, incisos c), d) y e) de la Ley del Mercado de Valores y en apego a las recomendaciones contenidas en el Código de Mejores Prácticas Corporativas del Consejo Coordinador Empresarial, en nombre del Consejo de Administración de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. (en lo sucesivo, la "Sociedad"), presento a ustedes la opinión e informes que se rinden a continuación, todos ellos relacionados al ejercicio social concluido el 31 de diciembre de 2018.

### ***1. Opinión sobre el contenido del Informe del Director General de la Sociedad.***

En relación con el informe que se adjunta al presente y que fue rendido por el director general de la Sociedad en términos de lo previsto en el artículo 44, fracción XI de la Ley del Mercado de Valores (en lo sucesivo, el "Informe del Director General"), y en cumplimiento a lo establecido en el artículo 28, fracción IV, inciso c) de la citada Ley del Mercado de Valores, y después de haber sostenido juntas diversas con el director general de la Sociedad y con los directivos relevantes de las personas morales que ésta controla, y habiendo revisado la información y documentación de soporte necesaria, así como haber escuchado las explicaciones de los mismos respecto del Informe del Director General; el Consejo de Administración de la Sociedad considera, apoyándose, entre otros elementos, en el dictamen del auditor externo y en la opinión que al respecto le proporcionó el Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, que el Informe del Director General que se rinde a esta Asamblea, es adecuado y suficiente y que: **(i)** las políticas y criterios contables y de información seguidas por la Sociedad son adecuadas y suficientes, tomando en consideración las circunstancias particulares de la misma; **(ii)** dichas políticas y criterios han sido aplicados consistentemente en la información presentada por el director general; y **(iii)** en consecuencia de lo anterior, la información presentada por el director general refleja en forma razonable la situación financiera y los resultados consolidados de la Sociedad correspondientes al ejercicio social 2018.

### ***2. Informe en términos del artículo 172, inciso b) de la Ley General de Sociedades Mercantiles.***

Habiendo revisado los estados financieros consolidados auditados de la Sociedad al 31 de diciembre de 2018, el informe de los auditores externos independientes, así como las políticas de contabilidad utilizadas en su elaboración, incluidas, en su caso, sus modificaciones y correspondientes efectos, y después de haber escuchado los comentarios de los auditores externos independientes, quienes son responsables de expresar su opinión sobre la razonabilidad de los estados financieros consolidados auditados de la Sociedad y su conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (*International Financial Reporting Standards*, en lo sucesivo y por sus siglas en inglés, los "IFRS"), el

Consejo de Administración de la Sociedad recomienda a la Asamblea General Ordinaria de Accionistas de la Sociedad su aprobación, considerando que los estados financieros consolidados auditados de la Sociedad reflejan de manera razonable su situación financiera al 31 de diciembre de 2018.

De igual forma, el Consejo de Administración de la Sociedad informa que las políticas y criterios contables utilizados para la preparación de los estados financieros consolidados auditados y la información financiera de la Sociedad, por parte de la Administración de la sociedad, fueron revisadas, analizadas y aprobadas en su oportunidad por el Comité de Auditoría y Prácticas Societarias y el Consejo de Administración de la Sociedad y que las mismas se explican en las notas de los estados financieros consolidados auditados antes mencionados.

**3. Informe a que se refiere el artículo 28, fracción IV, inciso e) de la Ley del Mercado de Valores respecto a las operaciones y actividades en las que el Consejo de Administración de la Sociedad intervino durante el ejercicio social 2018.**

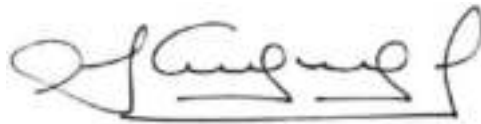
A continuación se describen las principales actividades y operaciones en las que intervino el Consejo de Administración durante el ejercicio social 2018:

- a) El análisis, discusión y aprobación de las diversas alternativas de crecimiento, planes de inversión y adquisiciones de la Sociedad que se presentaron durante el ejercicio social 2018;
- b) La discusión, revisión y aprobación de los estados de resultados y los estados de situación financiera consolidados de la Sociedad (preparados de acuerdo con los IFRS), elaborados por la Administración de la Sociedad, así como de los Estados Financieros Consolidados Auditados de la Sociedad correspondientes al ejercicio social 2018;
- c) La discusión, análisis y aprobación de operaciones con partes relacionadas, así como de propuestas para la adquisición de acciones de la Sociedad que requieren autorización del Consejo de Administración;
- d) La discusión, revisión y aprobación de los informes sometidos a su consideración por el director general de la Sociedad, en los cuales se destacaron, entre otros aspectos, los principales indicadores operativos de la Sociedad y sus subsidiarias, así como las oportunidades de negocio que se presentaron en los mercados en los que estas últimas operan;
- e) El análisis, discusión, toma de nota, y en su caso, aprobación de los diversos informes y reportes rendidos por los directivos relevantes de la Sociedad sobre los asuntos más relevantes de la Sociedad y de sus subsidiarias;
- f) La presentación de las propuestas de aplicación de utilidades, decreto de dividendos, cancelación de acciones en tesorería e incremento en los recursos para la adquisición de acciones propias así como la aprobación de las convocatorias a las Asambleas Generales de Accionistas de la Sociedad;

- g) El análisis y discusión de los diversos informes, asuntos y recomendaciones que fueron sometidos a su consideración por el Comité de Auditoría y Prácticas Societarias de la Sociedad;
- h) El análisis y discusión de los informes, asuntos y recomendaciones que fueron sometidos a su consideración por el Comité de Nominaciones y Compensaciones de la Sociedad; y
- i) La aprobación del presupuesto preliminar correspondiente al ejercicio social 2019, puesto a su consideración por el director general de la Sociedad.

Finalmente, cabe destacar que la información relevante relacionada con las actividades en las que intervino el Consejo de Administración de la Sociedad ha sido, en lo conducente, debidamente divulgada por la Sociedad en estricto apego a la legislación vigente y aplicable a las emisoras de valores.

Atentamente,



---

Lic. Francisco Javier de Arrigunaga  
Gómez del Campo  
Presidente del Consejo de Administración

Ciudad de México, a 22 de abril de 2019.

## **INFORME DEL DIRECTOR GENERAL**

Al Consejo de Administración de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.

Estimados señores consejeros:

De conformidad con lo previsto en el artículo 44, fracción XI de la Ley del Mercado de Valores y artículos correlativos de la Ley General de Sociedades Mercantiles, por este medio me complace presentar a su consideración el informe sobre las actividades realizadas por la dirección general de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. (en lo sucesivo e indistintamente, la "Sociedad" o "Aeroméxico"), durante el ejercicio social concluido el 31 de diciembre de 2018, el cual deberá ser leído y analizado conjuntamente con el dictamen del auditor externo de fecha 19 de marzo de 2019, emitido a la Asamblea General de Accionistas de la Sociedad, el cual forma parte integrante de los Estados Financieros Consolidados Auditados de la Sociedad al 31 de diciembre de 2018 y que se adjunta al presente informe.

Haciendo referencia a la situación financiera, resultados integrales, al patrimonio y los cambios en la situación financiera consolidados de la Sociedad durante el ejercicio social 2018, me permito hacer de su conocimiento lo siguiente (montos expresados en pesos mexicanos):<sup>1</sup>

- i. Nuestros ingresos totalizaron \$70,264,025,000 (Setenta Mil Doscientos Sesenta y Cuatro Millones Veinticinco Mil pesos) en el 2018, 14.5% más que los ingresos obtenidos durante el ejercicio social 2017, impulsados por mayores ingresos pasaje, ingresos por servicios complementarios a pasajeros, ingresos por carga y otros ingresos de operación;
- ii. La utilidad de operación de la Sociedad durante el 2018 fue de \$8,566,000 (Ocho Millones Quinientos Sesenta y Seis Mil pesos);
- iii. La Sociedad registró una pérdida neta de \$1,878,547,000 (Un Mil Ochocientos Setenta y Ocho Millones Quinientos Cuarenta y Siete Mil pesos) durante el 2018;
- iv. La pérdida por acción en el ejercicio social 2018, fue de \$2.70 (Dos Pesos y Setenta Centavos);
- v. Conjuntamente nuestros gastos de capital netos y recompra de acciones totalizaron \$7,778,955,000 (Siete Mil Setecientos Setenta y Ocho Millones Novecientos Cincuenta y Cinco Mil pesos), de los cuales (i) \$7,534,769,000 (Siete Mil Quinientos Treinta y Cuatro Millones Setecientos Sesenta y Nueve Mil pesos) representaron inversión en equipo; y (ii) \$244,186,000 (Doscientos Cuarenta y Cuatro Millones Ciento Ochenta y Seis Mil pesos) se destinaron a recompra de acciones; y

---

<sup>1</sup> Nota: por favor confirmar aplicabilidad de los comentarios a la información financiera.



- vi. Nuestra deuda neta financiera aumentó en \$2,259,322,000 (Dos Mil Doscientos Cincuenta y Nueve Millones Trescientos Veintidós Mil pesos) para situarse en \$36,625,029,000 (Treinta y Seis Mil Seiscientos Veinticinco Millones Veintinueve Mil pesos).

Por otra parte, al 31 de diciembre de 2018, operamos aproximadamente 603 vuelos diarios de pasajeros en servicio regular volando a 43 destinos nacionales y 50 destinos internacionales desde México, incluyendo 25 en Estados Unidos y Canadá, 7 en Sudamérica, 11 en Centroamérica y el Caribe, 4 en Europa y 3 en Asia, y transportamos aproximadamente 21.9 millones de pasajeros tanto en vuelos nacionales como en vuelos internacionales.

Finalmente y como se los he manifestado en años anteriores, les reitero mi compromiso de seguir alcanzado los objetivos que nos hemos propuesto en el mejor interés de la Sociedad.

Atentamente,



**Dr. Andrés Conesa Labastida**  
Director General

Anexo: Dictamen del auditor externo.

## INFORME DEL COMITÉ DE AUDITORÍA

Al Consejo de Administración de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.

Estimados señores consejeros:

De conformidad con lo previsto en el artículo 43 de la Ley del Mercado de Valores, el suscrito en mi carácter de presidente del comité de auditoría y prácticas societarias de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. (en lo sucesivo, la "Sociedad"), someto a su consideración el presente informe de operaciones y actividades realizadas por el comité de auditoría y prácticas societarias de la Sociedad (en lo sucesivo, el "Comité"), durante el ejercicio social concluido el 31 de diciembre de 2018.

Como es de su conocimiento, el Comité tiene, entre otras diversas responsabilidades y funciones, la de informar el estado que guardan los mecanismos de control interno de la Sociedad y de sus subsidiarias, siendo el órgano social responsable de conocer sobre sus posibles deficiencias, así como de aquellos aspectos que requieren mejora, tomando en cuenta para ello las opiniones, informes, comunicados así como los dictámenes de auditoría emitidos por los auditores externos independientes de la Sociedad, es por ello que durante el ejercicio social 2018, el Comité se reunió en 4 ocasiones.

En las Sesiones del Comité siempre estuvieron presentes la mayoría de los miembros que lo integran asistidos por el secretario y/o el prosecretario del Consejo de Administración de la Sociedad, quienes elaboraron las actas que contienen las resoluciones válidamente adoptadas en las Sesiones del Comité, las cuales han sido debidamente transcritas en el libro correspondiente. Asimismo, en las sesiones del Comité participaron los representantes de KPMG Cárdenas Dosal, S.C., auditores externos independientes de la Sociedad así como los directivos relevantes de la Sociedad y sus subsidiarias e incluso en ciertas ocasiones, dependiendo de los temas a ser tratados en el orden del día correspondiente, se contó con la presencia de invitados especiales.

La administración de la Sociedad tiene la responsabilidad de elaborar y emitir los estados financieros con base en las Normas Internacionales de Información Financiera (*International Financial Reporting Standards*, en lo sucesivo y por sus siglas en inglés, los "IFRS"), preparar a tiempo y forma la información financiera y demás información a ser divulgada en los diversos mercados de valores en los que actualmente participa la Sociedad e implantar los mecanismos de control interno que correspondan. Por su parte, el Comité ha revisado, a nombre del Consejo de Administración, los Estados Financieros Consolidados Auditados de la Sociedad y sus subsidiarias al 31 de diciembre de 2018. La revisión antes mencionada incluyó, entre otros aspectos relevantes, el análisis y la aprobación de políticas, procedimientos y prácticas contables de la Sociedad.

Durante el ejercicio social 2018, el Comité realizó, entre otras, las siguientes actividades:

1. Revisó, analizó y aprobó las principales políticas contables seguidas por la Sociedad para la elaboración de su información financiera, haciendo constar que en el ejercicio social 2018, las políticas contables de la Sociedad se ajustaron en concordancia a los IFRS;

2. Colaboró en la supervisión para el cumplimiento de los contratos de auditoría así como la evaluación de sus resultados;
3. Formuló recomendaciones al Consejo de Administración sobre las bases para la elaboración y difusión de la información financiera de la Sociedad, así como los lineamientos generales en materia de control interno;
4. Revisó el estado que guardan los mecanismos de control interno y de auditoría integral de la Sociedad y sus subsidiarias, considerando la relevancia de éstas últimas en la situación general de la primera, para lo cual se revisó el dictamen de auditoría externa y se llevaron a cabo entrevistas con los auditores externos independientes, así como con diversos miembros de la Administración de la Sociedad. Al respecto, no se encontraron deficiencias y/o desviaciones materiales que reportar en adición a aquellas respecto a las cuales, en su caso, se tomaron las medidas correspondientes y se informó al Consejo de Administración y/o al mercado, según correspondió;
5. Implementó las medidas preventivas y correctivas que se consideraron apropiadas para evitar y, en su caso, sancionar incumplimientos a los lineamientos y políticas de operación y registro contable de la Sociedad y sus subsidiarias;
6. Evaluó la labor realizada por los auditores externos independientes de la Sociedad y concluyó que fue satisfactoria. De igual forma, se recibió de dichos auditores la confirmación relativa a su independencia. En adición a lo anterior, se llevaron a cabo entrevistas a los auditores externos independientes de la Sociedad con la finalidad de verificar que cumplieran con los requisitos de independencia y de rotación de personal;
7. Revisó conjuntamente con los auditores externos independientes de la Sociedad, los análisis y comentarios elaborados durante la auditoría integrada de la Sociedad, así como los procedimientos utilizados y el alcance de los mismos;
8. Mantuvo comunicación periódica con los auditores internos y externos de la Sociedad, para conocer sus comentarios y observaciones, promoviendo activamente la coordinación entre las labores de los auditores externos independientes y la Administración de la Sociedad;
9. Sostuvo reuniones con la Administración de la Sociedad para dar seguimiento a las observaciones formuladas con respecto a los mecanismos de control de riesgos a los que se encuentra sujeta la Sociedad;
10. Revisó, analizó y tomó nota de los reportes periódicos sobre los resultados del plan de auditoría integrada correspondiente al ejercicio social 2018, rendidos por los auditores externos independientes de la Sociedad;
11. Revisó y analizó determinadas transacciones con partes relacionadas, mismas que se describen en las notas a los estados financieros consolidados auditados de la Sociedad y recomendó al consejo de administración de la Sociedad la aprobación de aquellas que se consideraron apropiadas;
12. Revisó los estados financieros consolidados auditados de la Sociedad al 31 de diciembre de 2018, el informe de los auditores externos independientes, así como

las políticas de contabilidad utilizadas en la elaboración de los estados financieros. Después de haber escuchado los comentarios de los auditores externos independientes, quienes son responsables de expresar su opinión sobre la razonabilidad de los estados financieros y su conformidad con los IFRS, recomendó al Consejo de Administración de la Sociedad su aprobación con la finalidad de que éstos sean presentados para su aprobación a la asamblea general ordinaria anual de accionistas de la Sociedad que se convoque para tal efecto;

13. Dio seguimiento a las resoluciones adoptadas en las asambleas generales de accionistas de la Sociedad así como en las sesiones de su Consejo de Administración;
14. Valoró, revisó y autorizó diversas propuestas de honorarios correspondientes a servicios complementarios y/o diferentes a los de auditoría sometidas a nuestra consideración por los auditores externos independientes de la Sociedad y asegurándose que el monto de dichos servicios no constituyera un impedimento a su independencia. De igual forma, se revisaron los servicios prestados por los expertos independientes contratados por la Sociedad;
15. Revisó y analizó el informe del consejo de administración respecto de la situación corporativa de la Sociedad, incluyendo la revisión de la documentación legal de la Sociedad;
16. Revisó las principales premisas e indicadores del presupuesto anual de la Sociedad.
17. Revisó el estado que guardan los principales asuntos jurídicos que enfrentó la sociedad en 2018. En particular, el caso de prácticas monopólicas absolutas entre la Comisión Federal de Competencia Económica. El comité revisó los principales elementos del caso y la actuación de la administración. Asimismo, supervisó la puesta en marcha de un programa para asegurar el pleno cumplimiento de las prácticas comerciales de la sociedad con la Ley Federal de Competencia Económica.
18. Revisó y analizó determinadas operaciones con personas relacionadas y operaciones con acciones de la Sociedad que requieren opinión del Comité, mismas que se describen en las notas a los estados financieros consolidados auditados de la Sociedad al 31 de diciembre de 2018 y recomendó al Consejo de Administración de la Sociedad la aprobación de aquellas que se consideraron apropiadas.

Se rinde el presente informe con la finalidad de cumplir con los requisitos previstos en la Ley del Mercado de Valores, haciendo notar que para su elaboración, se escuchó la opinión de los directivos relevantes de la Sociedad.

Atentamente



**Dr. Luis de la Calle Pardo**  
Presidente del Comité de Auditoría  
y Prácticas Societarias

Ciudad de México, a 22 de abril de 2019.

**Al Consejo de Administración de  
Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.**

Ref.- Estados Financieros Auditados opinión  
del Comité de Auditoría y Prácticas  
Societarias y evaluación de Auditores  
Externos.

Estimados señores:

Esta opinión tiene por objeto (i) en términos del artículo 28, fracción III, inciso i), de la Ley del Mercado de Valores (la "**LMV**"), expresar la opinión del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias de la Sociedad (el "**Comité**") sobre los estados financieros consolidados de la Sociedad y sus subsidiarias al 31 de diciembre de 2018 para su eventual aprobación del Consejo de Administración de la Sociedad, y (ii) en términos del artículo 42, fracción II, inciso b), de la LMV, evaluar el desempeño de los Auditores Externos (según este término se define más adelante) de la Sociedad durante el mencionado ejercicio.

La Administración de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. (la "**Sociedad**"), tiene la responsabilidad de emitir los estados financieros con base en Normas Internacionales de Información Financiera conocidas por sus siglas en inglés como IFRS (International Financial Reporting Standards), preparar a tiempo y forma la información financiera e implementar los sistemas de control interno. Por su parte, el Comité, entre otras responsabilidades, debe analizar y discutir los estados financieros de la Sociedad con las personas responsables de su elaboración y revisión y, con base a ello recomendar o no su aprobación al Consejo de Administración.

Asimismo, el Comité debe evaluar el desempeño de los Auditores Externos, quienes son responsables de expresar su opinión sobre la razonabilidad de los estados financieros de la Sociedad y la conformidad de éstos con las Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS). Al efecto el Comité ha considerado que los socios de la firma KPMG Cárdenas Dosal, S.C. (los "**Auditores Externos**") cumplen con los requisitos necesarios de calidad profesional e independencia de acción, intelectual y económica requerida, por lo que se recomendó al Consejo de Administración de la Sociedad los nombrara para examinar y emitir el informe sobre los estados financieros consolidados de la Sociedad y sus subsidiarias al 31 de diciembre de 2018, mismo que se materializó en el dictamen de fecha 19 de marzo de 2019 que se agrega como **Anexo "A"** de este comunicado.

Basados en el trabajo realizado por el Comité, así como el área de Auditoría Externa de la Sociedad y los Auditores Externos, y con el sustento del dictamen de los Auditores Externos que se ha agregado como Anexo "A" de este comunicado, por delegación expresa del Consejo de Administración se someta para la aprobación de la próxima Asamblea General de Accionistas, los Estados Financieros consolidados por el año fiscal terminado el 31 de diciembre de 2018 de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. y sus subsidiarias.

Por lo anterior y por el acuerdo del Comité en su sesión del día 9 de abril de 2019, se emite la presente.

Atentamente,



---

**Dr. Luis de la Calle Pardo**  
Presidente del Comité de Auditoría  
y Prácticas Societarias

Ciudad de México, a 22 de abril de 2019.

**Al Consejo de Administración de  
Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.**

Ref.- Informe respecto al dictamen fiscal del ejercicio 2017 de la Sociedad y sus subsidiarias.

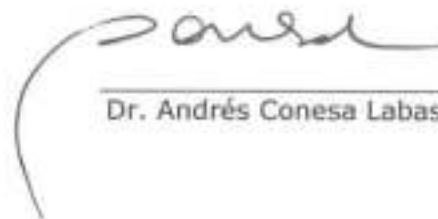
Estimados señores:

Con fundamento en la fracción XIX del artículo 76 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, se adjunta al presente como **Anexo "A"** el informe sobre la revisión de la situación fiscal correspondiente al ejercicio fiscal 2017 de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. (la "**Sociedad**") y sus subsidiarias a que se refiere la fracción III del artículo 52 del Código Fiscal de la Federación, presentado en tiempo y forma ante la autoridad competente, a ser distribuido entre los accionistas de la Sociedad.

Con fundamento en el artículo 32-A del Código Fiscal de la Federación, les manifestamos que la presentación del dictamen fiscal correspondiente al ejercicio fiscal 2018 será a más tardar el 15 de julio de 2019.

Sin más por el momento, estoy a su disposición para cualquier duda o aclaración al respecto.

Atentamente,



Dr. Andrés Conesa Labastida



## INFORMES

*a la Asamblea General Ordinaria Anual de Accionistas por el ejercicio  
concluido el 31 de diciembre de 2019*

Conforme a la Ley del Mercado de Valores



## GENERAL

El artículo 28, fracción IV de la Ley del Mercado de Valores requiere al Consejo de Administración la presentación de los siguientes informes a la Asamblea General Ordinaria Anual de Accionistas en los siguientes términos:

**“Artículo 28.-** *El consejo de administración deberá ocuparse de los asuntos siguientes:*

*[...]*

**IV.** *Presentar a la asamblea general de accionistas que se celebre con motivo del cierre del ejercicio social:*

- a) Los informes a que se refiere el artículo 43 de esta Ley.*
- b) El informe que el director general elabore conforme a lo señalado en el artículo 44, fracción XI de esta Ley, acompañado del dictamen del auditor externo.*
- c) La opinión del consejo de administración sobre el contenido del informe del director general a que se refiere el inciso anterior.*
- d) El informe a que se refiere el artículo 172, inciso b) de la Ley General de Sociedades Mercantiles en el que se contengan las principales políticas y criterios contables y de información seguidos en la preparación de la información financiera.*
- e) El informe sobre las operaciones y actividades en las que hubiere intervenido conforme a lo previsto en esta Ley.”*

Por lo anterior, a continuación se presentan los siguientes informes:

INFORME DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN .....	3
INFORME DEL DIRECTOR GENERAL .....	6
INFORME DEL COMITÉ DE AUDITORÍA .....	8

Ciudad de México, a 29 de abril de 2020.

## **INFORME DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN**

A la Asamblea General Ordinaria de Accionistas de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.

Estimados Accionistas:

De conformidad con lo previsto en el artículo 28, fracción IV, incisos c), d) y e) de la Ley del Mercado de Valores y en apego a las recomendaciones contenidas en el Código de Mejores Prácticas Corporativas del Consejo Coordinador Empresarial, en nombre del Consejo de Administración de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. (en lo sucesivo, la "Sociedad"), presento a ustedes la opinión e informes que se rinden a continuación, todos ellos relacionados al ejercicio social concluido el 31 de diciembre de 2019.

### **1. Opinión sobre el contenido del Informe del Director General de la Sociedad.**

En relación con el informe que se adjunta al presente y que fue rendido por el director general de la Sociedad en términos de lo previsto en el artículo 44, fracción XI de la Ley del Mercado de Valores (en lo sucesivo, el "Informe del Director General"), y en cumplimiento a lo establecido en el artículo 28, fracción IV, inciso c) de la citada Ley del Mercado de Valores, y después de haber sostenido juntas diversas con el director general de la Sociedad y con los directivos relevantes de las personas morales que ésta controla, y habiendo revisado la información y documentación de soporte necesaria, así como haber escuchado las explicaciones de los mismos respecto del Informe del Director General; el Consejo de Administración de la Sociedad considera, apoyándose, entre otros elementos, en el dictamen del auditor externo y en la opinión que al respecto le proporcionó el Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, que el Informe del Director General que se rinde a esta Asamblea, es adecuado y suficiente y que: **(i)** las políticas y criterios contables y de información seguidas por la Sociedad son adecuadas y suficientes, tomando en consideración las circunstancias particulares de la misma; **(ii)** dichas políticas y criterios han sido aplicados consistentemente en la información presentada por el director general; y **(iii)** en consecuencia de lo anterior, la información presentada por el director general refleja en forma razonable la situación financiera y los resultados consolidados de la Sociedad correspondientes al ejercicio social 2019.

### **2. Informe en términos del artículo 172, inciso b) de la Ley General de Sociedades Mercantiles.**

Habiendo revisado los estados financieros consolidados auditados de la Sociedad al 31 de diciembre de 2019, el informe de los auditores externos independientes, así como las políticas de contabilidad utilizadas en su elaboración, incluidas, en su caso, sus modificaciones y correspondientes efectos, y después de haber escuchado los comentarios de los auditores externos independientes, quienes son responsables de expresar su opinión sobre la razonabilidad de los estados financieros consolidados auditados de la Sociedad y su conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (*International Financial Reporting Standards*, en lo sucesivo y por

sus siglas en inglés, los "IFRS"), el Consejo de Administración de la Sociedad recomienda a la Asamblea General Ordinaria de Accionistas de la Sociedad su aprobación, considerando que los estados financieros consolidados auditados de la Sociedad reflejan de manera razonable su situación financiera al 31 de diciembre de 2019.

De igual forma, el Consejo de Administración de la Sociedad informa que las políticas y criterios contables utilizados para la preparación de los estados financieros consolidados auditados y la información financiera de la Sociedad, por parte de la Administración de la sociedad, fueron revisadas, analizadas y aprobadas en su oportunidad por el Comité de Auditoría y Prácticas Societarias y el Consejo de Administración de la Sociedad y que las mismas se explican en las notas de los estados financieros consolidados auditados antes mencionados.

**3. Informe a que se refiere el artículo 28, fracción IV, inciso e) de la Ley del Mercado de Valores respecto a las operaciones y actividades en las que el Consejo de Administración de la Sociedad intervino durante el ejercicio social 2019.**

A continuación se describen las principales actividades y operaciones en las que intervino el Consejo de Administración durante el ejercicio social 2019:

- a) El análisis, discusión y aprobación de las diversas alternativas de crecimiento, planes de inversión y adquisiciones de la Sociedad que se presentaron durante el ejercicio social 2019;
- b) La discusión, revisión y aprobación de los estados de resultados y los estados de situación financiera consolidados de la Sociedad (preparados de acuerdo con los IFRS), elaborados por la Administración de la Sociedad, así como de los Estados Financieros Consolidados Auditados de la Sociedad correspondientes al ejercicio social 2019;
- c) La discusión, análisis y aprobación de operaciones con partes relacionadas, así como de propuestas para la adquisición de acciones de la Sociedad que requieren autorización del Consejo de Administración;
- d) La discusión, revisión y aprobación de los informes sometidos a su consideración por el director general de la Sociedad, en los cuales se destacaron, entre otros aspectos, los principales indicadores operativos de la Sociedad y sus subsidiarias, así como las oportunidades de negocio que se presentaron en los mercados en los que estas últimas operan;
- e) El análisis, discusión, toma de nota, y en su caso, aprobación de los diversos informes y reportes rendidos por los directivos relevantes de la Sociedad sobre los asuntos más relevantes de la Sociedad y de sus subsidiarias;
- f) La presentación de las propuestas de aplicación de utilidades, decreto de dividendos, cancelación de acciones en tesorería e incremento en los recursos para la adquisición de acciones propias así como la aprobación de las convocatorias a las Asambleas Generales de Accionistas de la Sociedad;

- g) El análisis y discusión de los diversos informes, asuntos y recomendaciones que fueron sometidos a su consideración por el Comité de Auditoría y Prácticas Societarias de la Sociedad;
- h) El análisis y discusión de los informes, asuntos y recomendaciones que fueron sometidos a su consideración por el Comité de Nominaciones y Compensaciones de la Sociedad; y
- i) La aprobación del presupuesto preliminar correspondiente al ejercicio social 2020, puesto a su consideración por el director general de la Sociedad.

Finalmente, cabe destacar que la información relevante relacionada con las actividades en las que intervino el Consejo de Administración de la Sociedad ha sido, en lo conducente, debidamente divulgada por la Sociedad en estricto apego a la legislación vigente y aplicable a las emisoras de valores.

Atentamente,



---

Lic. Francisco Javier de Arrigunaga  
Gómez del Campo  
Presidente del Consejo de Administración

## INFORME DEL DIRECTOR GENERAL

Al Consejo de Administración de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.

Estimados señores consejeros:

De conformidad con lo previsto en el artículo 44, fracción XI de la Ley del Mercado de Valores y artículos correlativos de la Ley General de Sociedades Mercantiles, por este medio me complace presentar a su consideración el informe sobre las actividades realizadas por la dirección general de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. (en lo sucesivo e indistintamente, la "Sociedad" o "Aeroméxico"), durante el ejercicio social concluido el 31 de diciembre de 2019, el cual deberá ser leído y analizado conjuntamente con el dictamen del auditor externo de fecha 15 de abril de 2020, emitido a la Asamblea General de Accionistas de la Sociedad, el cual forma parte integrante de los Estados Financieros Consolidados Auditados de la Sociedad al 31 de diciembre de 2019 y que se adjunta al presente informe.

Haciendo referencia a la situación financiera, resultados integrales, al patrimonio y los cambios en la situación financiera consolidados de la Sociedad durante el ejercicio social 2019, me permito hacer de su conocimiento lo siguiente (montos expresados en pesos mexicanos):<sup>1</sup>

- i. Nuestros ingresos totalizaron \$68,766,003,000.00 (Sesenta y Ocho Mil Setecientos Sesenta y Seis Millones Tres Mil pesos 00/100 M.N.) en el 2019, 2.1% menos que los ingresos obtenidos durante el ejercicio social 2018, derivado de menores ingresos pasaje e ingresos por carga;
- ii. La utilidad de operación de la Sociedad durante el 2019 fue de \$2,774,403,000.00 (Dos Mil Setecientos Setenta y Cuatro Millones Cuatrocientos Tres Mil pesos 00/100 M.N.);
- iii. La Sociedad registró una pérdida neta de \$2,368,930,000.00 (Dos Mil Trescientos Sesenta y Ocho Millones Novecientos Treinta Mil pesos 00/100 M.N.) durante el 2019;
- iv. La pérdida por acción en el ejercicio social 2019, fue de \$3.44 (Tres Pesos y Cuarenta y Cuatro Centavos);
- v. Conjuntamente nuestros gastos de capital netos y recompra de acciones totalizaron \$9,735,117,000.00 (Nueve Mil Setecientos Treinta y Cinco Millones Ciento Diecisiete Mil pesos 00/100 M.N.), de los cuales (i) \$9,575,850,000.00 (Nueve Mil Quinientos Setenta y Cinco Millones Ochocientos Cincuenta Mil pesos 00/100 M.N.) representaron inversión en equipo; y (ii) \$159,267,000.00 (Ciento Cincuenta y Nueve Millones Doscientos Sesenta y Siete Mil pesos 00/100 M.N.) se destinaron a recompra de acciones; y

---

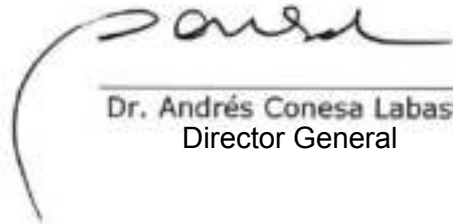
<sup>1</sup> Nota: por favor confirmar aplicabilidad de los comentarios a la información financiera. ¿No entendí?

- vi. Nuestra deuda neta financiera disminuyó en \$1,701,935,000.00 (Un Mil Setecientos Un Millones Novecientos Treinta y Cinco Mil pesos 00/100 M.N.), antes de considerar el efecto de adopción de IFRS 16 *Arrendamientos* por \$28,497,580,000.00 (Veintiocho Mil Cuatrocientos Noventa y Siete Millones Quinientos Ochenta Mil pesos 00/100 M.N.) para situarse en \$63,420,674,000.00 (Sesenta y Tres Mil Cuatrocientos Veinte Millones Seiscientos Setenta y Cuatro Mil pesos 00/100 M.N.).

Por otra parte, al 31 de diciembre de 2019, operábamos alrededor 571 vuelos de pasajeros diariamente, volando a 42 destinos nacionales y 43 destinos internacionales desde México, incluyendo 17 en Estados Unidos 3 en Canadá, 7 en Sudamérica, 8 en Centroamérica y el Caribe, 5 en Europa y 3 en Asia, y transportamos aproximadamente 20.7 millones de pasajeros tanto en vuelos nacionales como en vuelos internacionales.

Finalmente y como se los he manifestado en años anteriores, les reitero mi compromiso de seguir alcanzado los objetivos que nos hemos propuesto en el mejor interés de la Sociedad.

Atentamente,



Dr. Andrés Conesa Labastida  
Director General

Anexo: Dictamen del auditor externo.

Ciudad de México, a 28 de abril de 2020.

## **INFORME DEL COMITÉ DE AUDITORÍA**

Al Consejo de Administración de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.

Estimados señores consejeros:

De conformidad con lo previsto en el artículo 43 de la Ley del Mercado de Valores, el suscrito en mi carácter de presidente del comité de auditoría y prácticas societarias de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. (en lo sucesivo, la "Sociedad"), someto a su consideración el presente informe de operaciones y actividades realizadas por el comité de auditoría y prácticas societarias de la Sociedad (en lo sucesivo, el "Comité"), durante el ejercicio social concluido el 31 de diciembre de 2019.

Como es de su conocimiento, el Comité tiene, entre otras diversas responsabilidades y funciones, la de informar el estado que guardan los mecanismos de control interno de la Sociedad y de sus subsidiarias, siendo el órgano social responsable de conocer sobre sus posibles deficiencias, así como de aquellos aspectos que requieren mejoría, tomando en cuenta para ello las opiniones, informes, comunicados así como los dictámenes de auditoría emitidos por los auditores externos independientes de la Sociedad, es por ello que durante el ejercicio social 2019, el Comité se reunió en 4 ocasiones.

En las Sesiones del Comité siempre estuvieron presentes la mayoría de los miembros que lo integran asistidos por el secretario y/o el prosecretario del Consejo de Administración de la Sociedad, quienes elaboraron las actas que contienen las resoluciones válidamente adoptadas en las Sesiones del Comité, las cuales han sido debidamente transcritas en el libro correspondiente. Asimismo, en las sesiones del Comité participaron los representantes de KPMG Cárdenas Dosal, S.C., auditores externos independientes de la Sociedad así como los directivos relevantes de la Sociedad y sus subsidiarias e incluso en ciertas ocasiones, dependiendo de los temas a ser tratados en el orden del día correspondiente, se contó con la presencia de invitados especiales.

La Administración de la Sociedad tiene la responsabilidad básica de elaborar y emitir los estados financieros con base en las Normas Internacionales de Información Financiera (*International Financial Reporting Standards*, en lo sucesivo y por sus siglas en inglés, los "IFRS"), preparar en tiempo y forma la información financiera y demás información a ser divulgada en los diversos mercados de valores en los que actualmente participa la Sociedad e implantar los mecanismos de control interno que correspondan. Por su parte, el Comité ha revisado, a nombre del Consejo de Administración, los Estados Financieros Consolidados Auditados de la Sociedad y sus subsidiarias al 31 de diciembre de 2019. La revisión antes mencionada incluyó, entre otros aspectos relevantes, el análisis y la aprobación de políticas, procedimientos y prácticas contables de la Sociedad.

Durante el ejercicio social 2019, el Comité realizó, entre otras, las siguientes actividades:

1. Revisó, analizó y aprobó las principales políticas contables seguidas por la Sociedad para la elaboración de su información financiera, haciendo constar que

en el ejercicio social 2019, las políticas contables de la Sociedad se ajustaron en concordancia a los IFRS;

2. Colaboró en la supervisión para el cumplimiento de los contratos de auditoría así como la evaluación de sus resultados;
3. Formuló recomendaciones al Consejo de Administración sobre las bases para la elaboración y difusión de la información financiera de la Sociedad, así como los lineamientos generales en materia de control interno;
4. Revisó el estado que guardan los mecanismos de control interno y de auditoría integral de la Sociedad y sus subsidiarias, considerando la relevancia de éstas últimas en la situación general de la primera, para lo cual revisamos el dictamen de auditoría externa y nos entrevistamos con los auditores externos independientes así como con diversos miembros de la Administración de la Sociedad. Al respecto, no encontramos deficiencias y/o desviaciones materiales que reportar en adición a aquellas respecto a las cuales, en su caso, se tomaron las medidas correspondientes y se informó al Consejo de Administración y/o al mercado, según correspondió;
5. Implementó las medidas preventivas y correctivas que se consideraron apropiadas para evitar y, en su caso, sancionar incumplimientos a los lineamientos y políticas de operación y registro contable de la Sociedad y sus subsidiarias;
6. Evaluó la labor realizada por los auditores externos independientes de la Sociedad y concluyó que fue satisfactoria. De igual forma, se recibió de dichos auditores la confirmación relativa a su independencia. En adición a lo anterior, entrevistamos a los auditores externos independientes de la Sociedad con la finalidad de verificar que cumplieran con los requisitos de independencia y de rotación de personal;
7. Revisó conjuntamente con los auditores externos independientes de la Sociedad, los análisis y comentarios elaborados durante la auditoría integrada de la Sociedad, así como los procedimientos utilizados y el alcance de los mismos;
8. Mantuvo comunicación periódica con los auditores internos y externos de la Sociedad, para conocer sus comentarios y observaciones, promoviendo activamente la coordinación entre las labores de los auditores externos independientes y la Administración de la Sociedad;
9. Sostuvo reuniones con la Administración de la Sociedad para dar seguimiento a las observaciones formuladas con respecto a los mecanismos de control de riesgos a los que se encuentra sujeta la Sociedad;
10. Revisó, analizó y tomó nota de los reportes periódicos sobre los resultados del plan de auditoría integrada correspondiente al ejercicio social 2019, rendidos por los auditores externos independientes de la Sociedad;
11. Revisó y analizó determinadas transacciones con partes relacionadas, mismas que se describen en las notas a los estados financieros consolidados auditados de la Sociedad y recomendó al consejo de administración de la Sociedad la aprobación de aquellas que se consideraron apropiadas;



12. Revisó los estados financieros consolidados auditados de la Sociedad al 31 de diciembre de 2019, el informe de los auditores externos independientes, así como las políticas de contabilidad utilizadas en la elaboración de los estados financieros. Después de haber escuchado los comentarios de los auditores externos independientes, quienes son responsables de expresar su opinión sobre la razonabilidad de los estados financieros y su conformidad con los IFRS, recomendó al Consejo de Administración de la Sociedad su aprobación con la finalidad de que éstos sean presentados para su aprobación a la asamblea general ordinaria anual de accionistas de la Sociedad que se convoque para tal efecto;
13. Dio seguimiento a las resoluciones adoptadas en las asambleas generales de accionistas de la Sociedad así como en las sesiones de su Consejo de Administración;
14. Valoró, revisó y autorizó diversas propuestas de honorarios correspondientes a servicios complementarios y/o diferentes a los de auditoría sometidas a nuestra consideración por los auditores externos independientes de la Sociedad y asegurándose que el monto de dichos servicios no constituyera un impedimento a su independencia. De igual forma, se revisaron los servicios prestados por los expertos independientes contratados por la Sociedad;
15. Revisó y analizó el informe del consejo de administración respecto de la situación corporativa de la Sociedad, incluyendo la revisión de la documentación legal de la Sociedad;
16. Revisó las principales premisas e indicadores del presupuesto anual de la Sociedad.
17. Revisó y analizó determinadas operaciones con personas relacionadas y operaciones con acciones de la Sociedad que requieren opinión del Comité, mismas que se describen en las notas a los estados financieros consolidados auditados de la Sociedad al 31 de diciembre de 2019 y recomendó al Consejo de Administración de la Sociedad la aprobación de aquellas que se consideraron apropiadas.

Se rinde el presente informe con la finalidad de cumplir con los requisitos previstos en la Ley del Mercado de Valores, haciendo notar que para su elaboración, se escuchó la opinión de los directivos relevantes de la Sociedad.

Atentamente,



**Dr. Luis de la Calle Pardo**  
Presidente del Comité de Auditoría  
y Prácticas Societarias

Ciudad de México, a 28 de abril de 2020.

**Al Consejo de Administración de  
Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.**

Ref.- Estados Financieros Auditados opinión del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias y evaluación de Auditores Externos.

Estimados señores:

Esta opinión tiene por objeto (i) en términos del artículo 28, fracción III, inciso i), de la Ley del Mercado de Valores (la "**LMV**"), expresar la opinión del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias de la Sociedad (el "**Comité**") sobre los estados financieros consolidados de la Sociedad y sus subsidiarias al 31 de diciembre de 2019 para su eventual aprobación del Consejo de Administración de la Sociedad, y (ii) en términos del artículo 42, fracción II, inciso b), de la LMV, evaluar el desempeño de los Auditores Externos (según este término se define más adelante) de la Sociedad durante el mencionado ejercicio.

La Administración de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. (la "**Sociedad**"), tiene la responsabilidad de emitir los estados financieros con base en Normas Internacionales de Información Financiera conocidas por sus siglas en inglés como IFRS (International Financial Reporting Standards), preparar en tiempo y forma la información financiera e instrumentar los sistemas de control interno. Por su parte, el Comité, entre otras responsabilidades, debe analizar y discutir los estados financieros de la Sociedad con las personas responsables de su elaboración y revisión y, con base a ello recomendar o no su aprobación al Consejo de Administración.

Asimismo, el Comité debe evaluar el desempeño de los Auditores Externos, quienes son responsables de expresar su opinión sobre la razonabilidad de los estados financieros de la Sociedad y la conformidad de éstos con las Normas Internacionales de Información Financiera conocidas por sus siglas en inglés como IFRS (International Financial Reporting Standards). Al efecto el Comité ha considerado que los socios de la firma KPMG Cárdenas Dosal, S.C. (los "**Auditores Externos**") cumplen con los requisitos necesarios de calidad profesional e independencia de acción, intelectual y económica requerida, por lo que se recomendó al Consejo de Administración de la Sociedad los nombrara para examinar y emitir el informe sobre los estados financieros consolidados de la Sociedad y sus subsidiarias al 31 de diciembre de 2019, mismo que se materializó en el dictamen de fecha 15 de abril de 2020 que se agrega como **Anexo "A"** de este comunicado.

Basados en el trabajo realizado por el Comité, así como el área de Auditoría Externa de la Sociedad y los Auditores Externos, y con el sustento del dictamen de los Auditores Externos que se ha agregado como Anexo "A" de este comunicado, por delegación expresa del Consejo de Administración se someta para la aprobación de la próxima Asamblea General de Accionistas, los Estados Financieros consolidados por el año fiscal terminado el 31 de diciembre de 2019 de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. y sus subsidiarias.

Por lo anterior y por el acuerdo del Comité en su sesión del día 21 de abril de 2020, se emite la presente.

Atentamente,



**Dr. Luis de la Calle Pardo**  
Presidente del Comité de Auditoría  
y Prácticas Societarias

Ciudad de México, a 28 de abril de 2020.

**ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA  
DE ACCIONISTAS DE  
GRUPO AEROMÉXICO, S.A.B, DE C.V.**

Ref.- Informe respecto al dictamen fiscal del ejercicio 2018 de la Sociedad y sus subsidiarias.

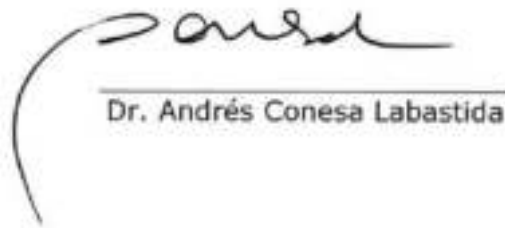
Estimados señores:

Con fundamento en la fracción XIX del artículo 76 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, se adjunta al presente como **Anexo "A"** el informe sobre la revisión de la situación fiscal correspondiente al ejercicio fiscal 2018 de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. (la "**Sociedad**") y sus subsidiarias a que se refiere la fracción III del artículo 52 del Código Fiscal de la Federación, presentado en tiempo y forma ante la autoridad competente, a ser distribuido entre los accionistas de la Sociedad.

Con fundamento en el artículo 32-A del Código Fiscal de la Federación, les manifestamos que la presentación del dictamen fiscal correspondiente al ejercicio fiscal 2019 será a más tardar el 29 de julio de 2020.

Sin más por el momento, estoy a su disposición para cualquier duda o aclaración al respecto.

Atentamente,



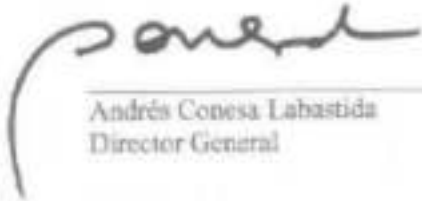
Dr. Andrés Conesa Labastida

## 6) PERSONAS RESPONSABLES

### Director General, Director de Finanzas y Director Jurídico de la Emisora

Los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad que, en el ámbito de nuestras respectivas funciones, preparamos la información relativa a la Emisora contenida en el presente Reporte anual, la cual, a nuestro leal saber y entender, refleja razonablemente su situación. Asimismo, manifestamos que no tenemos conocimiento de información relevante que haya sido omitida o falseada en este Reporte anual o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

### GRUPO AEROMÉXICO, S.A.B. DE C.V.



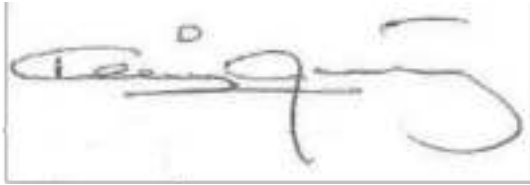
---

Andrés Conesa Labastida  
Director General



---

Ricardo Javier Sánchez Baker  
Director de Finanzas



---

Claudia Cervantes Muñoz  
Directora Legal

## DECLARACIÓN DEL AUDITOR EXTERNO

En estricto cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 33, fracción I, inciso b), numeral 1, subnumeral 1.2 de las Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras de Valores y a Otros Participantes del Mercado de Valores, y exclusivamente para efectos de los estados financieros consolidados dictaminados de Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias (la "Compañía"), al 31 de diciembre de 2019 y 2018 y por los años terminados en esas fechas y los estados financieros consolidados dictaminados de la Compañía al 31 de diciembre de 2018 y 2017 y por los años terminados en esas fechas, así como cualquier otra información financiera que se incluya en el presente Reporte Anual, cuya fuente provenga de los estados financieros consolidados dictaminados antes mencionados, se emite la siguiente leyenda:

"El suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que los estados financieros consolidados de la Compañía al 31 de diciembre de 2019 y 2018 y por los años terminados en esas fechas, así como los estados financieros consolidados dictaminados de la Compañía al 31 de diciembre de 2018 y 2017 y por los años terminados en esas fechas, que se incluyen como anexos en el presente Reporte Anual, fueron dictaminados con fecha 15 de abril de 2020 y 19 de marzo de 2019, de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría.

Asimismo, manifiesta que ha leído el presente Reporte Anual y basado en su lectura y dentro del alcance del trabajo de auditoría realizado, no tiene conocimiento de errores relevantes o inconsistencias en la información que se incluye y cuya fuente provenga de los estados financieros consolidados dictaminados señalados en el párrafo anterior, ni de información relevante que haya sido omitida o falseada en este Reporte Anual o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

No obstante, el suscrito no fue contratado, y no realizó procedimientos adicionales con el objeto de expresar una opinión respecto de la información contenida en el Reporte Anual que no provenga de los estados financieros por él dictaminados".

**KPMG Cárdenas Dosal, S.C.**

**C.P.C. Mario Fernández Dávalos**  
Socio

**C. P. C. Mario Fernández Dávalos**  
Apoderado

Ciudad de México, a 29 de abril de 2020

Al Consejo de Administración y a los Accionistas:  
**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V.**

Por medio de la presente y en relación con la auditoría de los estados financieros consolidados de **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias** (la Emisora) por el año que terminó el 31 de diciembre de 2019, manifiesto, bajo protesta de decir verdad, que de acuerdo con el artículo 37 de las *"Disposiciones de carácter general aplicables a las entidades y emisoras supervisadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores que contraten servicios de auditoría externa de estados financieros básicos"* (las Disposiciones, conocida también como Circular Única de Auditores Externos o CUAE), emitidas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (la Comisión) y publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 26 de abril de 2018, lo siguiente:

- I. Soy Contador Público (Licenciado en Contaduría Pública) y cuento con la certificación vigente número 1253 emitida al efecto por el Instituto Mexicano de Contadores Públicos, A.C. Asimismo, cumplo con los requisitos señalados en los artículos 4 y 5 de la CUAE que a continuación se mencionan:

*Artículo 4.*

- (i) Soy Socio de KPMG Cárdenas Dosal, S.C. (la Firma o KPMG), la cual fue contratada por la Emisora para prestar los servicios de auditoría externa de estados financieros consolidados básicos. La firma se ajusta a lo previsto en los artículos 9 y 10 de la CUAE.
- (ii) Tanto KPMG como quien suscribe esta declaratoria, contamos con registro vigente expedido por la Administración General de Auditoría Fiscal Federal de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (AGAFF). Los números de registro son: el del Contador Público 8744 expedido el 18 de septiembre de 1991 y el de KPMG es el 00101 expedido el 28 de abril de 1993.
- (iii) Cuento con experiencia profesional de más de diez años en labores de auditoría externa.

*Artículo 5.*

- i. Soy independiente en términos del artículo 6 de la CUAE.
- ii. No he sido expulsado ni me encuentro suspendido de mis derechos como miembro del Instituto Mexicano de Contadores Públicos, A.C.
- iii. No he sido condenado por sentencia irrevocable por delito patrimonial o doloso que haya ameritado pena corporal.
- iv. No estoy inhabilitado para ejercer el comercio o para desempeñar un empleo, cargo o comisión en el servicio público o en el sistema financiero mexicano, ni he sido declarado en quiebra o concurso mercantil sin que haya sido rehabilitado.



- v. No tengo antecedentes de suspensión o cancelación de alguna certificación o registro que para fungir como auditor externo independiente se requiera, por causas imputables a mi persona y que hayan tenido su origen en conductas dolosas o de mala fe.
  - vi. No he sido, ni tengo ofrecimiento para ser consejero o directivo de la Emisora o, en su caso, de su controladora, subsidiarias, asociadas, entidades con las que realicen acuerdos con control conjunto o personas morales que pertenezcan al mismo Grupo Empresarial o Consorcio.
  - vii. No tengo litigio alguno pendiente con la Emisora o, en su caso, con su controladora, subsidiarias, asociadas, entidades con las que realicen acuerdos con control conjunto o personas morales que pertenezcan al mismo Grupo Empresarial o Consorcio.
- II. Desde la fecha en que se prestan los servicios de auditoría externa, durante el desarrollo de la misma y hasta la emisión del informe de auditoría externa, así como de los comunicados y opiniones requeridos conforme a lo señalado en el artículo 15 de la CUAE, cumplo con los requisitos a que se refieren los artículos 4 y 5 antes señalados. Asimismo, KPMG y las personas que forman parte del equipo de auditoría, se ajustan a lo previsto en los artículos 6, 7, 9 y 10, en relación con el artículo 14 de la CUAE.
- III. KPMG cuenta con evidencia documental de la implementación del sistema de control de calidad a que se refiere el artículo 9 de la CUAE y participa en un programa de evaluación de calidad que se ajusta a los requisitos que se contemplan en el artículo 12 de la CUAE.

Asimismo, otorgo mi consentimiento para proporcionar a la Comisión Nacional Bancaria y de Valores la información que ésta me requiera, a fin de verificar el cumplimiento de los requisitos anteriores. Adicionalmente, por medio de la presente, KPMG queda obligado a conservar la información que ampare el cumplimiento de los requisitos anteriores, físicamente o a través de imágenes en formato digital, en medios ópticos o magnéticos, por un plazo mínimo de cinco años contados a partir de que concluyó la auditoría de estados financieros consolidados básicos de la Emisora.

Me permito señalar que, el que suscribe como socio a cargo de la auditoría externa independiente, ha intervenido en esa calidad en la auditoría de la Emisora por 3 años, y que KPMG ha auditado a la Emisora por 13 años.

Esta declaratoria se emite únicamente para el propósito descrito en el primer párrafo de la misma y para información de los Accionistas, Consejo de Administración, Comité de Auditoría y la Comisión, por ello, no debe usarse para ningún otro propósito, ni ser distribuido a otras partes.

KPMG Cárdenas Dosal, S.C.

C.P.C. Mario Fernández Dávalos  
Socio de Auditoría





Ciudad de México, a 29 de abril de 2020

Al Consejo de Administración y a los Accionistas  
**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V.**

De conformidad con el artículo 39 de las "Disposiciones de carácter general aplicables a las entidades y emisoras supervisadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores que contraten servicios de auditoría externa de estados financieros básicos" (las Disposiciones, conocida también como Circular Única de Auditores Externos o CUAE), emitidas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (la Comisión) y publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 26 de abril de 2018, y de conformidad con el artículo 84 bis de las disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado de valores, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 19 de marzo de 2003 y sus respectivas modificaciones, tanto KPMG Cárdenas Dosal, S.C. como el socio que suscribe esta declaratoria, expresamos nuestro consentimiento para que **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias** (la Emisora) incluya como anexo en el **Reporte Anual** los informes de auditoría emitidos con fecha 15 de abril de 2020 sobre los estados financieros de la Emisora al 31 de diciembre de 2019 y 2018 y por los años terminados en esas fechas y el informe de auditoría emitido con fecha 19 de marzo de 2019 sobre los estados financieros de la Emisora al 31 de diciembre de 2018 y 2017 y por los años terminados en esas fechas (los "Estados Financieros"). Lo anterior, en el entendido de que previamente a su inclusión nos cercioramos que la información contenida en los Estados Financieros Consolidados incluidos como anexos en el **Reporte Anual**, así como cualquier otra información financiera incluida en el **Reporte Anual** cuya fuente provenga de los mencionados Estados Financieros Consolidados o del Informe de Auditoría Externa que al efecto presente la Emisora, coincida con la dictaminada, con el fin de que dicha información sea hecha del conocimiento público.

Atentamente,

KPMG Cárdenas Dosal, S.C.

C.P.C. Mario Fernández Dávalos  
Socio

C.P.C. Mario Fernández Dávalos  
Representante legal



**KPMG Cárdenas Dosal, S.C.**  
Manuel Ávila Camacho 176 P1.,  
Reforma Social, Miguel Hidalgo,  
C.P. 11850, Ciudad de México.  
Teléfono: +01 (55) 6246 8300  
kpmg.com.mx

## DECLARACIÓN DEL AUDITOR EXTERNO

En estricto cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 33, fracción I, inciso b), numeral 1, subnumeral 1.2 de las Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras de Valores y a Otros Participantes del Mercado de Valores, y exclusivamente para efectos de los estados financieros consolidados dictaminados de Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias (la "Compañía"), al 31 de diciembre de 2018 y 2017 y por los años terminados en esas fechas y los estados financieros consolidados dictaminados de la Compañía al 31 de diciembre de 2017 y 2016 y por los años terminados en esas fechas, así como cualquier otra información financiera que se incluya en el presente Reporte Anual, cuya fuente provenga de los estados financieros dictaminados antes mencionados, se emite la siguiente leyenda:

"El suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que los estados financieros consolidados de la Compañía al 31 de diciembre de 2018 y 2017 y por los años terminados en esas fechas, así como los estados financieros consolidados dictaminados de la Compañía al 31 de diciembre de 2017 y 2016 y por los años terminados en esas fechas, que se incluyen como anexos en el presente Reporte Anual, fueron dictaminados con fecha 19 de marzo de 2019 y 9 de abril de 2018, de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría.

Asimismo, manifiesta que ha leído el presente Reporte Anual y basado en su lectura y dentro del alcance del trabajo de auditoría realizado, no tiene conocimiento de errores relevantes o inconsistencias en la información que se incluye y cuya fuente provenga de los estados financieros consolidados dictaminados señalados en el párrafo anterior, ni de información relevante que haya sido omitida o falseada en este Reporte Anual o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

No obstante, el suscrito no fue contratado, y no realizó procedimientos adicionales con el objeto de expresar una opinión respecto de la información contenida en el Reporte Anual que no provenga de los estados financieros por él dictaminados".

**KPMG Cárdenas Dosal, S.C.**

**C.P.C. Mario Fernández Dávalos**  
Socio

**C. P. C. Manuel Jimenez Lara**  
Apoderado



**KPMG Cárdenas Dosal, S.C.**  
Manuel Ávila Camacho 176 P1,  
Reforma Social, Miguel Hidalgo,  
C.P. 11650, Ciudad de México.  
Teléfono: +01 (55) 5245 8300  
kpmg.com.mx

## DECLARACIÓN DEL AUDITOR EXTERNO

En estricto cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 33, fracción I, inciso b), numeral 1, subnumeral 1.2 de las Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras de Valores y a Otros Participantes del Mercado de Valores, y exclusivamente para efectos de los estados financieros consolidados dictaminados de Grupo Aeronáutico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias (la "Compañía"), al 31 de diciembre de 2018 y 2017 y por los años terminados en esas fechas y los estados financieros consolidados dictaminados de la Compañía al 31 de diciembre de 2017 y 2016 y por los años terminados en esas fechas, así como cualquier otra información financiera que se incluya en el presente Reporte Anual, cuya fuente provenga de los estados financieros dictaminados antes mencionados, se emite la siguiente leyenda:

"El suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que los estados financieros consolidados de la Compañía al 31 de diciembre de 2018 y 2017 y por los años terminados en esas fechas, así como los estados financieros consolidados dictaminados de la Compañía al 31 de diciembre de 2017 y 2016 y por los años terminados en esas fechas, que se incluyen como anexos en el presente Reporte Anual, fueron dictaminados con fecha 19 de marzo de 2019 y 9 de abril de 2018, de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría.

Asimismo, manifiesta que ha leído el presente Reporte Anual y basado en su lectura y dentro del alcance del trabajo de auditoría realizado, no tiene conocimiento de errores relevantes o inconsistencias en la información que se incluye y cuya fuente provenga de los estados financieros consolidados dictaminados señalados en el párrafo anterior, ni de información relevante que haya sido omitida o falseada en este Reporte Anual o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

No obstante, el suscrito no fue contratado, y no realizó procedimientos adicionales con el objeto de expresar una opinión respecto de la información contenida en el Reporte Anual que no provenga de los estados financieros por él dictaminados".

**KPMG Cárdenas Dosal, S.C.**

**C.P.C. Mario Fernández Dávalos**  
Socio

**C. P. C. Manuel Jimenez Lara**  
Apoderado



Ciudad de México, a 29 de abril de 2019

Al Consejo de Administración y a los Accionistas:  
**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V.**

Por medio de la presente y en relación con la auditoría de los estados financieros consolidados de **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias** (la Emisora) por el año que terminó el 31 de diciembre de 2018, manifiesto, bajo protesta de decir verdad, que de acuerdo con el artículo 37 de las "Disposiciones de carácter general aplicables a las entidades y emisoras supervisadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores que contraten servicios de auditoría externa de estados financieros básicos" (las Disposiciones, conocida también como Circular Única de Auditores Externos o CUAE), emitidas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (la Comisión) y publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 26 de abril de 2018, lo siguiente:

- I. Soy Contador Público y cuento con la certificación vigente número 1253 emitida al efecto por el Instituto Mexicano de Contadores Públicos, A.C. Asimismo, cumplo con los requisitos señalados en los artículos 4 y 5 de la CUAE que a continuación se mencionan:

*Artículo 4.*

- (i) Soy Socio de KPMG Cárdenas Dosal, S.C. (la Firma o KPMG), la cual fue contratada por la Emisora para prestar los servicios de auditoría externa de estados financieros consolidados básicos. La firma se ajusta a lo previsto en los artículos 9 y 10 de la CUAE.
- (ii) Tanto KPMG como quien suscribe esta declaratoria, contamos con registro vigente expedido por la Administración General de Auditoría Fiscal Federal de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (AGAFF). Los números de registro son: el del Contador Público 8744 expedido el 18 de septiembre de 1991 y el de KPMG es el 00101 expedido el 28 de abril de 1993.
- (iii) Cuento con experiencia profesional de más de diez años en labores de auditoría externa.

*Artículo 5.*

- i. Soy independiente en términos del artículo 6 de la CUAE.
- ii. No he sido expulsado ni me encuentro suspendido de mis derechos como miembro del Instituto Mexicano de Contadores Públicos, A.C.
- iii. No he sido condenado por sentencia irrevocable por delito patrimonial o doloso que haya ameritado pena corporal.
- iv. No estoy inhabilitado para ejercer el comercio o para desempeñar un empleo, cargo o comisión en el servicio público o en el sistema financiero mexicano, ni he sido declarado en quiebra o concurso mercantil sin que haya sido rehabilitado.

- v. No tengo antecedentes de suspensión o cancelación de alguna certificación o registro que para fungir como auditor externo independiente se requiera, por causas imputables a mi persona y que hayan tenido su origen en conductas dolosas o de mala fe.
  - vi. No he sido, ni tengo ofrecimiento para ser consejero o directivo de la Emisora o, en su caso, de su controladora, subsidiarias, asociadas, entidades con las que realicen acuerdos con control conjunto o personas morales que pertenezcan al mismo Grupo Empresarial o Consorcio.
  - vii. No tengo litigio alguno pendiente con la Emisora o, en su caso, con su controladora, subsidiarias, asociadas, entidades con las que realicen acuerdos con control conjunto o personas morales que pertenezcan al mismo Grupo Empresarial o Consorcio.
- II. Desde la fecha en que se prestan los servicios de auditoría externa, durante el desarrollo de la misma y hasta la emisión del informe de auditoría externa, así como de los comunicados y opiniones requeridos conforme a lo señalado en el artículo 15 de la CUAE, cumplo con los requisitos a que se refieren los artículos 4 y 5 antes señalados. Asimismo, KPMG y las personas que forman parte del equipo de auditoría, se ajustan a lo previsto en los artículos 6, 7, 9 y 10, en relación con el artículo 14 de la CUAE.
- III. KPMG cuenta con evidencia documental de la implementación del sistema de control de calidad a que se refiere el artículo 9 de la CUAE y participa en un programa de evaluación de calidad que se ajusta a los requisitos que se contemplan en el artículo 12 de la CUAE.

Asimismo, otorgo mi consentimiento para proporcionar a la Comisión Nacional Bancaria y de Valores la información que ésta me requiera, a fin de verificar el cumplimiento de los requisitos anteriores. Adicionalmente, por medio de la presente, KPMG queda obligado a conservar la información que ampare el cumplimiento de los requisitos anteriores, físicamente o a través de imágenes en formato digital, en medios ópticos o magnéticos, por un plazo mínimo de cinco años contados a partir de que concluyó la auditoría de estados financieros consolidados básicos de la Emisora.

Me permito señalar que, el que suscribe como socio a cargo de la auditoría externa independiente, ha intervenido en esa calidad en la auditoría de la Emisora por 2 años, y que KPMG ha auditado a la Emisora por 12 años.

Esta declaratoria se emite únicamente para el propósito descrito en el primer párrafo de la misma y para información de los Accionistas, Consejo de Administración, Comité de Auditoría y la Comisión, por ello, no debe usarse para ningún otro propósito, ni ser distribuido a otras partes.

KPMG Cárdenas Dosal, S.C.

  
C.P.C. Mario Fernández Dávalos  
Socio de Auditoría



**KPMG Cárdenas Dosal, S.C.**  
Manuel Ávila Camacho 176 P1,  
Reforma Social, Miguel Hidalgo,  
C.P. 11650, Ciudad de México.  
Teléfono: +01 (55) 5246 8300  
kpmg.com.mx

Ciudad de México, a 29 de abril de 2019

Al Consejo de Administración y a los Accionistas  
**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V.**

De conformidad con el artículo 39 de las "Disposiciones de carácter general aplicables a las entidades y emisoras supervisadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores que contraten servicios de auditoría externa de estados financieros básicos" (las Disposiciones, conocida también como Circular Única de Auditores Externos o CUAE), emitidas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (la Comisión) y publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 26 de abril de 2018, y de conformidad con el artículo 84 bis de las disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado de valores, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 19 de marzo de 2003 y sus respectivas modificaciones, tanto KPMG Cárdenas Dosal, S.C. como el socio que suscribe esta declaratoria, expresamos nuestro consentimiento para que **Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias** (la Emisora) incluya como anexo en el **Reporte Anual** los informes de auditoría emitidos con fecha 19 de marzo de 2019 sobre los estados financieros de la Emisora al 31 de diciembre de 2018 y 2017 y por los años terminados en esas fechas y el informe de auditoría emitido con fecha 9 de abril de 2018 sobre los estados financieros de la Emisora al 31 de diciembre de 2017 y 2016 y por los años terminados en esas fechas (los "Estados Financieros"). Lo anterior, en el entendido de que previamente a su inclusión nos cercioramos que la información contenida en los Estados Financieros Consolidados incluidos como anexos en el **Reporte Anual**, así como cualquier otra información financiera incluida en el **Reporte Anual** cuya fuente provenga de los mencionados Estados Financieros Consolidados o del Informe de Auditoría Externa que al efecto presente la Emisora, coincida con la dictaminada, con el fin de que dicha información sea hecha del conocimiento público.

Atentamente,

KPMG Cárdenas Dosal, S.C.

C.P.C. Mario Fernández Dávalos  
Socio

C.P.C. Manuel Jiménez Lara  
Representante legal

